

TEN-CEL. QOBM HENRIQUE KEPPEM FILHO

**MOTORISTA DAS VIATURAS DO CORPO DE BOMBEIROS DO PARANÁ
“UM ESTUDO SOBRE A QUALIFICAÇÃO EXIGIDA NA ATUALIDADE”**

Tese apresentada ao Departamento de Contabilidade, do Setor de Ciências Sociais Aplicadas, da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em Estratégia de Doutorado em Segurança Pública.

Orientador de Metodologia:

Professor Dr. Márcio Sérgio B. S. de Oliveira

Orientador de Conteúdo:

Ten-Cel. QOBM Hercules William Donadello

DEDICATÓRIA

A Deus, o Pai Eterno, pelo dom da vida.

**À minha esposa, Vera Lúcia dos Santos
Joaquim Keppen e filhos, Daiane, Henrique e
Igor, pelo amor e compreensão.**

AGRADECIMENTOS

À Academia Policial Militar do Guatupê, casa de ensino que me acolheu, instruiu e ampliou meus horizontes.

À minha família que me apoiou e compreendeu minha ausência durante os meses do curso, profunda demonstração de amor e carinho.

Aos Instrutores e professores que transmitiram conhecimento.

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	vi
LISTA DE GRÁFICOS	vii
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	viii
RESUMO	ix
1 INTRODUÇÃO	1
2 O CORPO DE BOMBEIROS DO PARANÁ	5
3 VIATURAS OPERACIONAIS DO CORPO DE BOMBEIROS DO PARANÁ	8
3.1 DESCRIÇÃO DAS VIATURAS OPERACIONAIS	9
3.1.1 Auto-Busca e Salvamento - ABS	10
3.1.2 Auto-Bomba-Tanque e Resgate - ABTR.....	11
3.1.3 Auto-Tanque – AT	14
3.1.4 Auto-Químico - AQ	15
3.1.5 Auto-Ambulância – AA	19
3.1.6 Auto-Escada-Mecânica - AEM	20
3.1.7 Auto-Plataforma-Mecânica - APM.....	23
3.1.8 Carro de Combate a Incêndio - CCI.....	27
4 QUALIFICAÇÃO DO MOTORISTA DO CORPO DE BOMBEIROS, UMA DISCUSSÃO TEÓRICA.....	30
4.1 A FUNÇÃO DE MOTORISTA NO CORPO DE BOMBEIROS DO PARANÁ	31
4.2 FUNDAMENTOS BÁSICOS PARA A FORMAÇÃO DO CONDUTOR DE VIATURAS DE BOMBEIRO	34
4.3 FORMAÇÃO DOS PILOTOS DE HELICÓPTERO PARA EMPREGO NA ATIVIDADE POLICIAL OU BOMBEIRO-MILITAR.....	37
4.4 FORMAÇÃO DOS PILOTOS DE HELICÓPTERO	37
4.5 ADESTRAMENTO DOS PILOTOS DE HELICÓPTERO	39
5 ANÁLISE E TRATAMENTO ESTATÍSTICO DA PESQUISA, UMA DISCUSSÃO PRÁTICA....	41
5.1 ANÁLISE E TRATAMENTO ESTATÍSTICO DA PESQUISA.....	43
5.1.1 Análise dos questionários dirigidos aos oficiais do Corpo de Bombeiros.	43
5.1.2 Análise dos Questionários Dirigidos aos Motoristas do Corpo de Bombeiros	53
5.1.3 Análise dos Questionários Dirigidos aos Pilotos de Aeronaves Civis e Militares	63
6 CONCLUSÃO E SUGESTÕES	70
6.1 CONCLUSÃO	70
6.2 SUGESTÕES.....	72
REFERÊNCIAS	
ANEXOS	

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1	Operação de combate a incêndio utilizando o veículo Auto-Bomba a Vapor – ano 1912	8
FIGURA 2	Viatura Auto Busca e Salvamento - ABS, Nissan Frontier Turbo Diesel 2.8, 140 cavalos, tração 4 X 4.	10
FIGURA 3	Viatura Auto Bomba Tanque e Resgate - ABTR possui motor de 220 CV de potência, capacidade de transporte de 17 toneladas, tanque com capacidade para 4.500 litros de água e cabine estendida para até cinco bombeiros.	11
FIGURA 4	Detalhe do painel de bomba da viatura Auto-Bomba-Tanque e Resgate - ABTR.	12
FIGURA 5	Detalhe do guincho elétrico da viatura Auto-Bomba-Tanque e Resgate - ABTR.	13
FIGURA 6	Viatura Auto-Tanque. O Cavalo Trator possui motor de grande potência, com capacidade de transporte de 60 toneladas, tanque com capacidade para 30.000 litros de água e cabine para até três bombeiros.	14
FIGURA 7	Viatura Auto Químico, 250 CV de potência, com capacidade de transporte de 8 toneladas.	15
FIGURA 8	Detalhe da Torre de Iluminação da viatura Auto Químico - AQ	16
FIGURA 9	Detalhe do gerador de energia elétrica da viatura Auto Químico - AQ	17
FIGURA 10	Detalhe do equipamento de proteção respiratória da viatura Auto Químico – AQ	18
FIGURA 11	Viatura Auto Ambulância (UTI móvel) – AA	19
FIGURA 12	Viatura Auto Escada Mecânica, Chassi Iveco, montagem Magirus, importada de fabricação alemã, 32 toneladas, motor com 245 CV	20
FIGURA 13	Detalhe de operação da escada – painel de controle e comandos	22
FIGURA 14	Detalhe do estabelecimento da auto-escada	23
FIGURA 15	Viatura Auto Plataforma Mecânica, Chassi Scânia, montagem Shwing Silwa	24
FIGURA 16	Painel de comando no chassi da viatura Auto Plataforma Mecânica	25
FIGURA 17	Detalhe do estabelecimento da Auto-Plataforma	26
FIGURA 18	Viatura Carro de Combate a Incêndio, Chassi Iveco, montagem Cimasa	27
FIGURA 19	Painel de comando e controle de aplicação de pó químico e espuma da viatura Auto Rápido	29

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1	OPINIÃO DOS OFICIAIS QUANTO Á FREQUÊNCIA DOS MOTORISTAS EM OBEDECER ÀS LEIS.	43
GRÁFICO 2	OPINIÃO DOS OFICIAIS QUANTO AOS CRITÉRIOS PARA A ESCOLHA DOS MOTORISTAS DE VIATURA OPERACIONAL.	44
GRÁFICO 3	QUANTIDADE DE MOTORISTAS QUALIFICADOS PARA OPERAR OS EQUIPAMENTOS DA VIATURA, SEGUNDO OS OFICIAIS.	45
GRÁFICO 4	NECESSIDADE DE SE REALIZAR EXAME DE SAÚDE PERIÓDICO PARA O MOTORISTA DE VIATURA SEGUNDO OS OFICIAIS.	46
GRÁFICO 5	OPINIÃO DOS OFICIAIS QUANTO AO TIPO DE TREINAMENTO A SER MINISTRADO AOS MOTORISTAS DO CORPO DE BOMBEIROS.	47
GRÁFICO 6	PERIODICIDADE NA ATUALIZAÇÃO PROFISSIONAL DOS MOTORISTAS DE VIATURAS SEGUNDO OFICIAIS.	48
GRÁFICO 7	CONHECIMENTO DOS OFICIAIS SOBRE O VALOR DO PATRIMÔNIO SOB RESPONSABILIDADE DOS MOTORISTAS DE VIATURAS.	49
GRÁFICO 8	NECESSIDADE DE UMA MELHOR QUALIFICAÇÃO DO MOTORISTA DE VIATURA, SEGUNDO OS OFICIAIS.	50
GRÁFICO 9	OPINIÃO DOS OFICIAIS QUANTO A APLICABILIDADE DO CURSO DE CONDUTOR DE VIATURA POLICIAL MILITAR.	51
GRÁFICO 10	QUALIFICAÇÃO DO MOTORISTA DE VIATURA, SEGUNDO OS OFICIAIS.	52
GRÁFICO 11	TEMPO DE SERVIÇO DOS BOMBEIROS, SEGUNDO OS MOTORISTAS.	53
GRÁFICO 12	CRITÉRIO ADOTADO PARA ESCOLHA DE MOTORISTAS, SEGUNDO OS CONDUTORES DE VIATURAS OPERACIONAIS DO CORPO DE BOMBEIROS.	54
GRÁFICO 13	QUALIFICAÇÃO DOS MOTORISTAS SEGUNDO OS CONDUTORES DE VIATURA OPERACIONAL DO CORPO DE BOMBEIROS.	55
GRÁFICO 14	CONHECIMENTO DOS PROCEDIMENTOS DE MANUTENÇÃO BÁSICA DA VIATURA (1º ESCALÃO), SEGUNDO CONDUTORES DE VIATURAS OPERACIONAIS DO CORPO DE BOMBEIROS.	56
GRÁFICO 15	QUALIFICAÇÃO DOS MOTORISTAS EM RAZÃO DAS NOVAS TECNOLOGIAS NA CONTRUÇÃO DE VEÍCULOS DE BOMBEIROS, SEGUNDO CONDUTORES DE VIATURAS OPERACIONAIS DA CORPORAÇÃO.	57
GRÁFICO 16	OPINIÃO DOS MOTORISTAS SOBRE A CAPACIDADE PARA OPERAR OS COMPONENTES DAS VIATURAS.	58
GRÁFICO 17	OPINIÃO DOS MOTORISTAS SOBRE A CAPACIDADE DE SEUS COMPANHEIROS DE TRABALHO PARA OPERAR OS EQUIPAMENTOS DAS VIATURAS.	59
GRÁFICO 18	CONHECIMENTO DOS MOTORISTAS SOBRE O VALOR DO PATRIMÔNIO SOB SUA RESPONSABILIDADE.	60

GRÁFICO 19	OPINIÃO DOS MOTORISTAS SOBRE A APLICAÇÃO À SUA FINALIDADE DO CURSO DE CONDUTOR DE VIATURA POLICIAL MILITAR ATUALMENTE MINISTRADO NA CORPORAÇÃO.	61
GRÁFICO 20	OPINIÃO DOS MOTORISTAS SOBRE A QUALIFICAÇÃO, EM FACE DAS NOVAS TECNOLOGIAS.	62
GRÁFICO 21	EXIGÊNCIA DE ATUALIZAÇÃO PROFISSIONAL DOS PILOTOS DE HELICÓPTERO SEGUNDO OS PROFISSIONAIS DA ÁREA (PILOTOS MILITARES).	63
GRÁFICO 22	TIPO DE CONHECIMENTO EXIGIDO NAS ATUALIZAÇÕES PROFISSIONAIS DOS PILOTOS DE HELICÓPTERO, SEGUNDO OS PROFISSIONAIS DA ÁREA (PILOTOS MILITARES).	64
GRÁFICO 23	INFORMAÇÃO DOS PROFISSIONAIS DA ÁREA (PILOTOS MILITARES) QUANTO AO TIPO DE AERONAVE QUE O CURSO DE PILOTO HABILITA.	65
GRÁFICO 24	NECESSIDADE DE REALIZAÇÃO DE EXAME DE SAÚDE PARA A OBTENÇÃO DE HABILITAÇÃO PARA PILOTAGEM, SEGUNDO OS PROFISSIONAIS DA ÁREA (PILOTOS MILITARES).	66
GRÁFICO 25	PERIODICIDADE DA ATUALIZAÇÃO OU RENOVAÇÃO DOS EXAMES PARA HABILITAÇÃO PARA PILOTAGEM, SEGUNDO OS PROFISSIONAIS DA ÁREA (PILOTOS MILITARES).	67
GRÁFICO 26	INFORMAÇÃO DOS PROFISSIONAIS DA ÁREA (PILOTOS MILITARES) QUANTO À NECESSIDADE DE SE REALIZAR EXAME DE SAÚDE TAMBÉM PARA A RENOVAÇÃO DA HABILITAÇÃO PARA PILOTAGEM.	68
GRÁFICO 27	TIPO DE CONHECIMENTO EXIGIDO DO PILOTO SOBRE A AERONAVE QUE ELE PILOTA, SEGUNDO OS PROFISSIONAIS DA ÁREA (PILOTOS MILITARES).	69

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AA	Auto-Ambulância
ABS	Autobusca e Salvamento
ABT	Autobomba-Tanque
ABTR	Autobomba-Tanque e Resgate
AEM	Auto-Escada-Mecânica
APM	Autoplataforma-Mecânica
AQ	Autoquímico
AR	Auto-Resgate
BM	Bombeiro-militar
CCI	Carro de Combate a Incêndio – empregado em atividades aeroportuárias
CCVPM	Curso de Condutor de Viatura Policial Militar
CCVBM	Curso de Condutor de Viatura Bombeiro Militar
FUNCB	Fundo Estadual de Reequipamento do Corpo de Bombeiros
FUMREBOM	Fundo Municipal de Reequipamento do Corpo de Bombeiros
GB	Grupamento de Bombeiros
NOTARA	Normas Técnicas para Avaliação do Rendimento da Aprendizagem
PMPR	Polícia Militar do Paraná
OBM	Organização Bombeiro Militar
QOBM	Quadro de Oficiais Bombeiro-Militar
QPM	Quadro Policial-Militar
SIATE	Serviço Integrado de Atendimento ao Trauma em Emergências
SGBI	Subgrupamento de Bombeiros Independente
Vtr.	Viatura

RESUMO

A considerável evolução tecnológica dos materiais de bombeiros nos levou a fazer uma reflexão para o desenvolvimento de um estudo sobre a qualificação exigida na atualidade ao motorista das viaturas do Corpo de Bombeiros. Devemos ter consciência do que está acontecendo hoje, o que envolve a função de maior importância nas ações operacionais afetas à corporação. À medida que o tempo passa, tipos de ocorrência surgem, exigem equipamentos e materiais motorizados mais sofisticados, que garantirão o sucesso das operações. Com base nos modernos conceitos de Gestão Contemporânea pela Qualidade Total do Serviço, aceitei o desafio de defender a tese especificada no presente trabalho. O Bombeiro deve ser um profissional completo. Ser motorista de viatura de bombeiro significa ter algo mais, deve estar habilitado a conduzir e operar veículos de emergência, ser um elemento especial dentro do contexto da Corporação. Dele depende a vida dos companheiros de serviço e até da vítima, alguém que esteja necessitando de socorro, pois se houver qualquer situação adversa no deslocamento, haverá, com certeza, prejuízo no atendimento. Visando o perfil profissional do motorista bombeiro e a evolução dos equipamentos utilizados para o cumprimento da nossa missão, impulsionado pelo avanço da tecnologia, pretendo, com este estudo, contribuir para o atendimento desta necessidade. Para evoluirmos, precisamos caminhar junto com o tempo, buscando condições de execução de um programa de capacitação e qualificação continuado, dos nossos motoristas, visando agilizar e melhorar os serviços prestados. Buscando nortear o pressuposto deste trabalho, tamanha a importância do profissional bombeiro motorista, fazemos uma comparação de sua formação e especialização com os pilotos de aeronaves. Profissionais que passam por formação específica, avaliação quanto às condições de pilotar determinado tipo de aeronave e, se pretender mudar de categoria, precisa passar por nova capacitação para habilitar-se àquele modelo pretendido. Defendemos que o bombeiro motorista, também deve ser avaliado periodicamente, seja profissional, física ou mentalmente.

Palavras-chave: capacitação, tecnologia, motorista, especialidade.

1 INTRODUÇÃO

Motivado pelo aspecto de que o motorista de viatura operacional de bombeiro não é um simples condutor de viatura, mas sim um bombeiro especializado em conduzir e operar viaturas especiais por suas características; buscando defender uma qualificação adequada a esse profissional em face das novas tecnologias hoje empregadas na construção dessas viaturas e a especialidade desta função, é que desenvolvi este estudo.

O objetivo deste trabalho é despertar uma reflexão sobre a função de motorista de viatura de bombeiro em seus aspectos legais, operacionais e administrativos, visando qualificar melhor esse profissional. É nortear os caminhos na busca da qualidade total das atividades de bombeiro, começando pela situação mais básica. Como será possível atender uma ocorrência sem locomovermos os meios materiais e pessoal até o local do sinistro?

A condução de viaturas operacionais pelos bombeiros no serviço é, sem sombra de dúvidas, uma das funções mais relevantes dentro da nossa atividade. O exercício da condução segura de uma viatura, a correta operação dos materiais a ela agregados e sob responsabilidade do condutor assegura o sucesso de uma operação, bem como o cumprimento da missão: assegurar socorro à comunidade a qualquer hora do dia ou da noite.

Até quatro anos atrás, existia no Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Paraná, um quadro profissional de especialista designado como QPM 2-8 (Quadro Policial Militar) – Motorista. Esse quadro foi extinto, sob a premissa de que o bombeiro deve ser um profissional versátil e ter conhecimento de toda sua atividade. Desde então se passou a designar os profissionais que conduzem viaturas como Bombeiros Condutores de viatura.

O que se define como condutor de viatura operacional, no serviço do Corpo de Bombeiros? É o bombeiro com formação profissional, que tem habilitação categoria D ou E, para dirigir, o que é escalado na função de condutor de viatura operacional. Exatamente esse é o ponto. Muitas vezes é escalado, mas não tem preparação para

dirigir em situação de estresse, nem conhecimento dos limites e operação tanto da viatura quanto dos equipamentos agregados a ela, sob sua responsabilidade de funcionamento. Além da possibilidade de se envolver, tanto ativa como passivamente em acidentes de trânsito, existe a possibilidade de danificar equipamentos e até mesmo, por sua inexperiência, diminuir a vida útil dos materiais.

Foi criado pela Polícia Militar do Paraná o curso de condutor de viatura policial militar, nem todos os motoristas de viatura operacional do bombeiro o freqüentaram. Porém está se buscando que todos os bombeiros da atividade operacional façam tal curso. Esse curso, porém, é voltado especificamente para a atividade policial-militar, quando aplicado ao bombeiro passa por algumas adaptações, mas não é suficiente para tornar o bombeiro especialista na condução e operação das viaturas de bombeiro e os equipamentos nela disponíveis.

Nota-se que esse ofício, por sua natureza, requer a excelência de bem executá-lo. No entanto, seguidas vezes, ocorre o envolvimento em acidentes de trânsito, ocasionando assim, graves problemas de toda ordem, como podemos citar: os danos materiais, ocasionando baixa de viaturas; danos a equipamentos por falta de conhecimento em sua operação; danos físicos; danos psicológicos e em situações mais severas, a perda de vidas humanas.

Cabe ainda citar a situação de que as viaturas de bombeiro são de elevado custo, bem como os equipamentos nelas instalados e que são de responsabilidade exclusiva de operação dos motoristas. É de suma importância que esses profissionais saibam exatamente o valor desses materiais, sem contar as vidas, tanto dos bombeiros, quanto das pessoas do trânsito e vítimas de sinistro, que estão sob seus cuidados.

Grande é nossa preocupação quanto a esse cenário. Analisando os prejuízos causados à Corporação e ao próprio condutor de viatura operacional, por conta dessa situação, e analisando suas possíveis causas, objeto, inclusive de estudos anteriores pelos Oficiais-alunos do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais (CAO), no

ano de 2005, defendemos que, com uma melhor qualificação do motorista de viatura operacional do Corpo de Bombeiros, esses problemas serão sensivelmente diminuídos.

Buscamos embasamento, inclusive, na seleção e formação de pilotos, profissionais que também atuam em situação de estresse e risco constantes, bem como operam equipamentos de custo elevado. Sua atividade se assemelha em muito à atividade desenvolvida pelos condutores de viatura operacional, pela sua especificidade e especialidade dos equipamentos que operam.

Como é de conhecimento de todos nós que fazemos parte do Corpo de Bombeiros: o crescimento de nossa Corporação, com o aumento de quartéis de bombeiros em todo o Estado; a grande evasão de bombeiros experientes na condução e operação de viaturas, pelo fato de aposentadoria e a extinção do quadro de especialistas QPM 2-8; o aumento sensível na circulação de viaturas, principalmente com o serviço de atendimento pré-hospitalar, elevou o número de acidentes de trânsito com viaturas em serviço e também trouxe um maior impacto o orçamento quanto à manutenção dos equipamentos danificados em operação.

Todo esse quadro nos preocupa, mas então o que fazer para mudar essa situação? Será apenas culpa e responsabilidade do condutor de viatura? Ou será daqueles que escalam o pessoal sem saber se têm ou não habilidade e conhecimento para condução e operação das viaturas? Será que o bombeiro-militar está apto a dirigir em situação de emergência? Será o nível de estresse a maior causa de acidentes e baixa de viaturas e equipamentos? Será a falha na manutenção das viaturas? Será o currículo do curso de formação desses profissionais que precisa reformulação? A experiência adquirida na operação através da observação de um profissional experiente é importante para complementar a formação do motorista? É possível especializar os motoristas para operarem determinados tipos de viaturas operacionais do bombeiro?

Buscamos com este trabalho, definir um perfil do condutor de viatura operacional do Corpo de Bombeiros. Como foram designados para a função, tendo em vista que o quadro de especialista foi extinto. Qual seu conhecimento quanto à

operação dos equipamentos e princípios básicos de manutenção de primeiro escalão. Como os Oficiais avaliam a função de motorista. Buscamos informações, a título de comparação com outras funções de elevada responsabilidade, como os pilotos de aeronaves, para podermos traçar parâmetros e formular sugestões para a solução do problema. Fizemos um estudo do currículo do atual curso de condutor de viatura policial-militar e suas adaptações para apresentar soluções e alterações necessárias para aplicação ao Corpo de Bombeiros.

Apresentamos gráficos estatísticos, e análise na busca de esclarecer alguns pontos que julgamos relevantes para o tema.

2 O CORPO DE BOMBEIROS DO PARANÁ

No Estado do Paraná, as atividades de combate a incêndio começaram em Curitiba, no ano de 1882, com a criação de uma sociedade de bombeiros voluntários.

Passados 30 anos, no dia 08 de outubro de 1912, o então Presidente da Província do Paraná, Doutor Carlos Cavalcanti de Albuquerque criava o Corpo de Bombeiros, sendo o Major Fabriciano do Rego Barros, o primeiro Comandante da Corporação.

Em 1953, passou a denominar-se Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Paraná, designação que ainda é mantida na atualidade.

Às vésperas de completar 100 anos, o Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Paraná, possui 3.000 homens distribuídos em 100 quartéis, em 50 municípios do Paraná. Atendem anualmente uma média de 230.000 solicitações, realizando atividades de prevenção e combate a incêndio, busca e salvamento em ambiente aquático e terrestre, além dos trabalhos de resgate desenvolvidos pelas ambulâncias, estando presente nos acidentes de trânsito com vítimas, socorrendo também caso de queimaduras, agressões, ferimentos provocadas por arma branca e de fogo, além de quedas e uma série de outras solicitações.

A prevenção de incêndio ganhou espaço graças à filosofia de que o Bombeiro precisa chegar às empresas, indústrias, residências e demais estabelecimentos antes de acontecer o incêndio, analisando os riscos e solicitando os meios necessários para a sua extinção, colocando-os à disposição dos freqüentadores.

Esse trabalho tem apresentado excelentes resultados pela diminuição dos atendimentos mais graves com perda de materiais de grande monta, e, sobretudo de vidas humanas. Em contrapartida o serviço de combate aos incêndios permanece sob constante treinamento, garantindo uma pronta resposta aos incêndios em edificações, veículos, matas, campos e florestas que exige uma maior atuação dos bombeiros,

principalmente nos meses de vegetação seca que representa uma ameaça à flora e fauna em todo o Estado.

Uma atividade tradicionalmente executada desde a década de 60 e que ganha força a cada ano, devido a sua importância, é o serviço de guarda-vidas no litoral e na costa oeste paranaense. Todos os anos, cerca de 700 bombeiros oriundos das mais diversas regiões do Estado mobilizam-se para proteger os banhistas, ocupando, somente nas praias, quase 100 postos de observação e salvamento, trabalhando sempre com atuação preventiva.

Cabe também ao Corpo de Bombeiros a coordenação operacional das atividades de Defesa Civil no Estado do Paraná, atuando nos mais diversos tipos de calamidades sempre que houver a incidência de granizo, vendavais, enchentes, acidentes com produtos perigosos ou qualquer outra situação de perda ou risco.

Com a consciência e principalmente a responsabilidade da liderança dos índices de credibilidade perante a população, o Corpo de Bombeiros no Paraná planeja o seu futuro. Evoluções nos quadros funcionais passaram a permitir desde o ano de 2005, o ingresso de mulheres como soldados e também oficiais. Algo inédito em toda a sua história.

O projeto de Bombeiros Comunitários vem ao encontro às necessidades dos paranaenses, uma vez que possibilita uma primeira resposta através da ação dos agentes de defesa civil, seja nas atividades de resposta às calamidades públicas ou também no combate inicial de incêndio, utilizando caminhões de combate a incêndios, semelhantes ao do Corpo de Bombeiros.

A expansão do SIATE (Serviço Integrado de Atendimento ao Trauma em Emergência) é outra meta a médio e curto prazo. Além de ser um clamor social, a presença deste serviço, que é referência no país em termo de atendimento pré-hospitalar em acidente em que há trauma, possibilita a tranquilidade de um resgate que conta com bombeiros socorristas, formados na própria instituição.

No Corpo de Bombeiros, cada componente é sabedor de sua responsabilidade de ter herdado de seus antecessores o legado de oferecer a sua vida pela do próximo. Tem sido assim desde 1912.

3 VIATURAS OPERACIONAIS DO CORPO DE BOMBEIROS DO PARANÁ

No início dos trabalhos do Corpo de Bombeiros, os veículos utilizados eram muito inferiores tecnologicamente aos de hoje, porém já apresentavam particularidades e especialidades quanto a sua operação. Existiam veículos com bomba movida a vapor, equipamentos de combate a incêndios que necessitavam de conhecimento especial para operação, principalmente pelos motoristas dessas viaturas.

FIGURA 1: Operação de combate a incêndio utilizando o veículo Autobomba a Vapor – ano 1912



FONTE: Acervo de quadros do Corpo de Bombeiros da PMPR

O Bombeiro é um profissional formado para atender vários tipos de ocorrências. Está preparado para dar suporte básico de vida às vítimas de trauma, combater incêndios, realizar salvamentos, seja na terra, na água ou em ambientes altos, atuar em calamidades e adversidades. Para que tudo isso possa ser realizado, existe um profissional de extrema importância, que conduzirá os meios materiais e humanos até os locais de sinistros: “o motorista”, o qual deve estar preparado para guiar a viatura com responsabilidade e destreza e saber operar os equipamentos

especiais que compõem esse patrimônio. Além de preservar o equipamento, deve estar ciente também do valor maior que está em suas mãos, que é a vida de seus companheiros.

Em levantamento das estatísticas de acidentes envolvendo viaturas do Corpo de Bombeiros de Curitiba e Região Metropolitana, de 2003 a 2006, verifica-se o registro de 136 (cento e trinta e seis) acidentes, sendo: 83,82% ocorreram em área urbana; 77,64% colisões; 52,94% em deslocamento para ocorrência; 12,50% ocasionaram lesões em pessoas e ainda houve três vítimas fatais.

Os danos materiais variaram de média para grande monta, acarretando um ônus para o Estado no valor de R\$ 1.333.725,00 (um milhão, trezentos e trinta e três mil, setecentos e vinte e cinco reais), empregados na recuperação de viaturas acidentadas. O tempo médio de baixa de uma viatura para recuperação, ou à disposição para realização de procedimento administrativo (Inquérito Técnico), variou, em média, 30 dias.

Verificou-se também que as viaturas ficavam indisponíveis por problemas mecânicos ocorridos em equipamentos acoplados ao veículo, como bombas hidráulicas, sinalização luminosa, sistema de comunicação VHF/FM, e outros, que, muitas vezes, por falta de treinamento são danificados em operações.

3.1 DESCRIÇÃO DAS VIATURAS OPERACIONAIS

As viaturas operacionais são utilizadas nas missões de combate ao fogo ou salvamento, existindo, portanto vários tipos, com finalidades e empregos específicos.

As viaturas que apresentaremos a seguir são comuns em todos os Grupamentos de Bombeiros do Estado do Paraná. Utilizamos as fotos destas viaturas para ilustrar sua configuração e demonstrar suas especialidades.

3.1.1 Autobusca e Salvamento - ABS

Este veículo é utilizado para deslocamentos rápidos em diversos tipos de terrenos para atender ocorrências em que necessite aparelhos e equipamentos apropriados para diversas situações. É utilizado também para a condução do Oficial de Área, bem como do Médico de Área, que necessitam grande poder de mobilidade e rapidez no deslocamento.

FIGURA 2: Viatura Autobusca e Salvamento - ABS, Nissan Frontier Turbo Diesel 2.8, 140 cavalos, tração 4 X 4



FONTE: Arquivo da BM-4/CCB

Esta viatura é equipada com aparelho autônomo de proteção respiratória, material de salvamento, dispositivo de som para controle de público em locais de sinistro e aparelho oxi-explosímetro indicador de concentração de gás ou vapor combustível no ar, bem como a concentração de oxigênio em ambientes confinados.

3.1.2 Autobomba-Tanque e Resgate - ABTR

Este veículo é utilizado para combate a incêndios e resgate de vítimas. Transporta até cinco bombeiros, equipamentos para combate a incêndios e salvamento. Viatura com especificação totalmente paranaense, visto que seu emprego, atualmente, objetiva a versatilidade e redução da guarnição de bombeiros, pelo reduzido efetivo e a necessidade de se descentralizar cada vez mais os quartéis.

FIGURA 3: Viatura Autobomba Tanque e Resgate - ABTR possui motor de 220 CV de potência, capacidade de transporte de 17 toneladas, tanque com capacidade para 4.500 litros de água e cabine estendida para até cinco bombeiros.



FONTE: Arquivo da B/4 do 6º GB

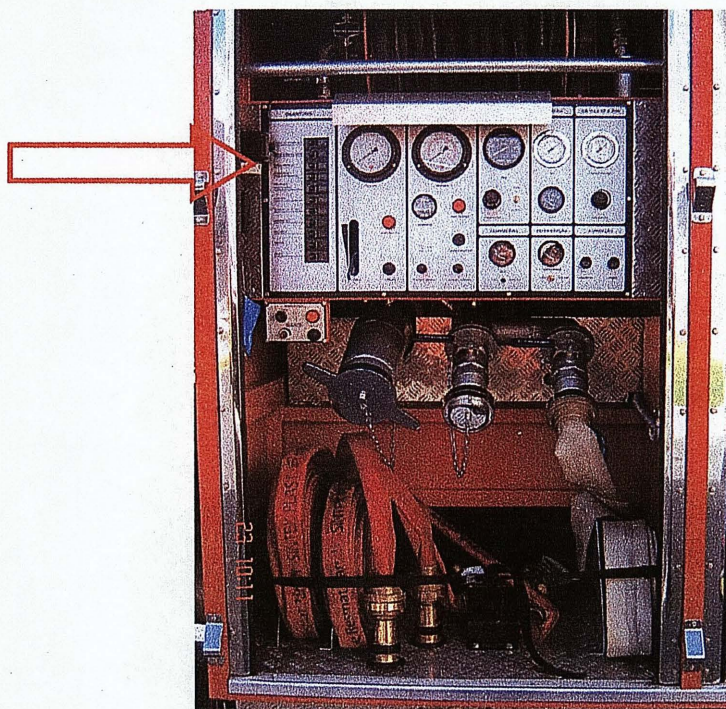
Esta viatura é equipada com bomba hidráulica para propulsão de água; rádio transceptor VHF/FM; guincho e, em alguns modelos, torre de iluminação. Possui ainda equipamentos de combate a incêndios e salvamento, como: mangueiras; esguichos e diversos equipamentos hidráulicos; desencarcerador hidráulico; cordas e equipamentos para ascensão e descensão; equipamentos de proteção respiratória e de proteção individual para incêndios e salvamentos; escadas e material de isolamento.

Os equipamentos acoplados à viatura cuja responsabilidade de operação é do condutor da viatura são: bomba hidráulica, guincho elétrico, rádio VHF/FM (depois da chegada no local da ocorrência) e torre de iluminação.

A seguir passamos a demonstrar os equipamentos dessa viatura de forma detalhada para melhor entendimento:

3.1.2.1 Painel de Comando da Bomba:

FIGURA 4: Detalhe do painel de bomba da viatura Autobomba-Tanque e Resgate - ABTR



FONTE: Arquivo da B/4 do 6º GB

A figura 4 demonstra a composição do painel de bomba da viatura ABTR, totalmente com operação pneumática. Este painel comanda a operação da bomba hidráulica que alimenta as linhas de água para combate a incêndio. Tem acionamento pneumático, é acoplada através de manobra para transferência de força do motor do

veículo para acionamento do conjunto motobomba. Para sua operação, é necessário, além do conhecimento do painel, conhecimentos de hidráulica e da bomba em si, conhecer sua performance e principalmente suas limitações.

3.1.2.2 Guincho Elétrico:

FIGURA 5: Detalhe do guincho elétrico da viatura Autobomba-Tanque e Resgate - ABTR



FONTE: Arquivo da B/4 do 6º GB

A figura 5 demonstra o guincho elétrico da viatura para utilização em operações de resgate. Para sua operação, é necessário conhecimento de física básica, como composição de força e também de sua performance e principalmente suas limitações.

3.1.3 Autotanque – AT

Este veículo é utilizado em apoio às operações de combate a incêndio. Utilizado em incêndios de grandes proporções, destinado ao transporte de água e abastecimento de viaturas de combate a incêndio com menor capacidade de água. Seu tanque tem capacidade máxima de 30.000 litros.

FIGURA 6: Viatura Autotanque. O Cavalo Trator possui motor de grande potência, com capacidade de transporte de 60 toneladas, tanque com capacidade para 30.000 litros de água e cabine para até três bombeiros



FONTE: Arquivo da B/4 do 1º GB

A maior dificuldade de condução desta viatura é justamente sua manobrabilidade no meio urbano, devido ao fluxo de veículos e largura das vias. O condutor desta viatura precisa ter especialidade, prática para condução e manobra de veículos desse porte.

3.1.4 Autoquímico - AQ

Este veículo é destinado ao atendimento emergencial envolvendo produtos químicos ou produtos perigosos, é dotado de equipamentos e roupas especiais para aproximação, controle de vazamentos, remoção de recipientes, detecção e classificação de substâncias.

FIGURA 7: Viatura Autoquímico, 250 CV de potência, com capacidade de transporte de 8 toneladas.



FONTE: Arquivo da BM-4/CCB

Toda a equipe que trabalha nesta viatura precisa ter conhecimento básico de tratamento de emergências químicas e conhecimento de operação dos equipamentos nela disponíveis. Passamos a apresentar a seguir alguns dos

equipamentos, destacando os que são de responsabilidade direta do motorista da viatura.

3.1.4.1 Torre de Iluminação:

FIGURA 8: Detalhe da Torre de Iluminação da viatura Autoquímico – AQ

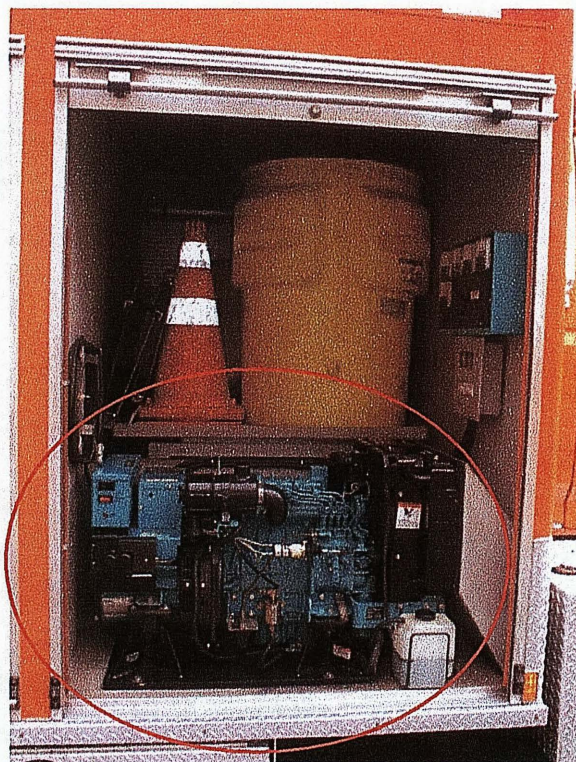


FONTE: Arquivo da B/4 do 1º GB

Esta figura demonstra a torre de iluminação, com funcionamento eletrônico e hidráulico. Sua operação é de responsabilidade do motorista da viatura, e depende de verificação do ambiente quanto às suas condições e possíveis impedimentos, como: existência de árvores, rede de alta tensão, e outros.

3.1.4.2 Gerador de Energia Elétrica:

FIGURA 9: Detalhe do gerador de energia elétrica da viatura Autoquímico - AQ



FONTE: Arquivo da B/4 do 1º GB

Esta figura demonstra o gerador de energia, com funcionamento eletromecânico. Sua operação é de responsabilidade do motorista da viatura, e depende de conhecimento do equipamento, tais como performance, limitações e resolução de panes.

3.1.4.3 Equipamento de Proteção Respiratória:

FIGURA 10: Detalhe do equipamento de proteção respiratória da viatura Autoquímico - AQ



FONTE: Arquivo da B/4 do 1º GB

Esta figura demonstra o equipamento de proteção respiratória - EPR, utilizado para proteção das vias aéreas (respiração), em atividades em que haja contaminação da atmosfera oferecendo risco de vida à guarnição de atendimento da emergência. Sua utilização e operação são de responsabilidade de todos os bombeiros que trabalham neste veículo. É necessário o conhecimento do equipamento de sua performance e limitações. Este equipamento é muito utilizado também em atividades

de combate a incêndios por todos os bombeiros, sendo necessário o conhecimento de cálculo de consumo de ar para se determinar sua autonomia conforme o tipo de trabalho a ser realizado.

3.1.5 Auto-Ambulância – AA

Veículo destinado ao atendimento de vítimas de traumas que requeiram atendimento emergencial na fase pré-hospitalar. É dotado de equipamentos que permitem aos bombeiros socorristas prestarem os socorros de suporte básico da vida, de forma a estabilizar, imobilizar e transportar adequadamente a vítima ao Pronto Socorro da Unidade Hospitalar mais apropriada para dar continuidade ao atendimento.

FIGURA 11: Viatura Auto-Ambulância (UTI móvel) – AA



FONTE: Arquivo da B/4 do 1º GB

O condutor de Auto-Ambulância precisa obrigatoriamente ser bombeiro socorrista, pois, além de conduzir a viatura também presta os atendimentos às vítimas

de trauma e opera os equipamentos nela disponíveis, como: aspirador de líquidos, esfigmomanômetro e estetoscópio (para verificação de pressão arterial), oxímetro de pulso para verificação da saturação de oxigênio na corrente sanguínea e pulsação da vítima, talas, bandagens e outros materiais especializados.

3.1.6 Auto-Escada-Mecânica - AEM

Este veículo é dotado de escada mecânica capaz de atingir uma altura máxima de 50 metros. Possui cesto de transporte e elevador, ambos com capacidade para duas pessoas. É aplicada nas ações de combate a incêndios em edificações altas e operações de salvamento nesses locais.

FIGURA 12: Viatura Auto-Escada-Mecânica, Chassi Iveco, montagem Magirus, importada de fabricação alemã, 32 toneladas, motor com 245 CV



FONTE: Arquivo da B/4 do 1º GB

A Auto-Escada-Mecânica é o veículo de maior valor econômico em operação hoje no Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Paraná, seu custo de

aquisição foi de US\$ 980.000,00 (novecentos e oitenta mil dólares), no ano de 1998. Equivale atualmente a R\$2.320.000,00 (dois milhões, trezentos e vinte mil reais). A AEM é toda equipada com sensores eletrônicos de aproximação, o que permite uma operação precisa e segura.

O funcionamento da Escada é hidráulico, comandado por uma bomba central e outras diversas bombas de distribuição de força. É uma viatura que exige um conhecimento muito aprofundado do equipamento para melhor aproveitamento de sua performance, principalmente o conhecimento de suas limitações. Requer que o operador tenha conhecimento das condições ambientais, tais como: terreno, composição e topografia; existência de árvores, rede de alta-tensão, e de esgoto; distância da fachada da edificação e quantidade de pessoas possíveis de se transitar pela escada dependendo dos fatores anteriormente enumerados. Sua dificuldade de operação é justamente seu tamanho, fora dos padrões de um veículo de circulação urbana normal, bem como o conhecimento de toda a máquina, sua performance, limitações e resolução de panes. Por ser um veículo importado, qualquer substituição de peça é muito demorada e cara, o que pode deixar o veículo baixado por vários meses para manutenção por uma falha na operação.

Apresentaremos a seguir, as especialidades da Auto-escada-mecânica:

3.1.6.1 Painel de Controle e Comandos:

O painel de controle e comandos da escada-mecânica é interligado e funcionam eletronicamente através de sensores. As alavancas de comando funcionam ligadas a uma bomba hidráulica central que comanda todas as funções da escada.

Os sensores indicam as condições de operação da escada. Caso haja alguma situação de insegurança, todos os comandos são travados e passam a funcionar manualmente somente para a função de retorno.

FIGURA 13: Detalhe de operação da escada – painel de controle e comandos



FONTE: Arquivo da B/4 do 1º GB

O Condutor da viatura é o responsável por sua operação, deve conhecer a performance do equipamento e principalmente suas limitações.

3.1.6.2 Estabelecimento da Auto-escada:

Para o estabelecimento da Auto-Escada-Mecânica é imprescindível que o condutor da viatura tenha conhecimento do terreno, tais como: inclinação, existência de galerias de esgoto, existência de árvores ou rede de alta tensão. Existe ainda a

necessidade de se avaliar o espaço para o estabelecimento da Auto-Escada-Mecânica, principalmente para o posicionamento das sapatas de sustentação do equipamento.

FIGURA 14: Detalhe do estabelecimento da Auto-Escada-Mecânica



FONTE: Arquivo da B/4 do 1º GB

É de responsabilidade do condutor da viatura a operação de estabelecimento da Auto-Escada-Mecânica. Por ter a total responsabilidade sobre as condições de operação do equipamento, inclusive, pode negar-se a estabelecer a Auto-Escada-Mecânica em locais que não ofereçam condições de segurança para sua operação.

3.1.7 Autoplataforma-Mecânica - APM

Este veículo é dotado de braços com comando hidráulicos com uma sexta em sua extremidade e tem possibilidade de atingir uma altura máxima de 30 metros. É um veículo muito versátil para operações de combate a incêndios e salvamento. A

operação da APM é de responsabilidade do condutor da viatura, bem como seu estabelecimento no local da ocorrência em conformidade com a estratégia de combate definida pelo Oficial responsável pelo teatro de operações.

FIGURA 15: Viatura Autoplataforma-Mecânica, Chassi Scânia, montagem Shwing Silva



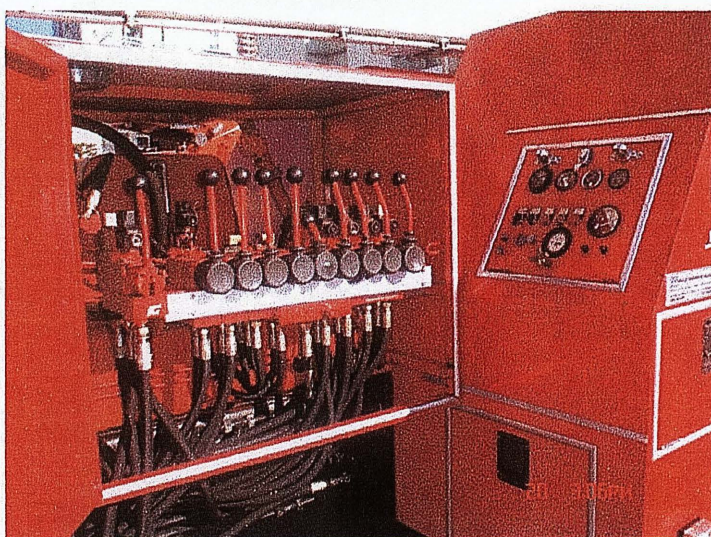
FONTE: Arquivo da B/4 do 1º GB

A Autoplataforma-Mecânica é um veículo de emprego em várias situações de ocorrência do Corpo de Bombeiros. Pode ser utilizados em operações de combate a incêndios, salvamentos, poda ou abate de árvores que porventura esteja oferecendo perigo eminente.

A dificuldade na condução deste veículo é seu tamanho principalmente por transitar em vias urbanas.

O funcionamento da plataforma é hidráulico, comandada por uma bomba central e pistões que realizam a movimentação dos braços articulados. A operação da cesta pode ser realizada por terra ou por comandos na própria cesta. A seguir apresentaremos uma figura mostrando os comandos da plataforma que permitem a operação por terra.

FIGURA 16: Painel de comando no chassi da viatura Autoplataforma-Mecânica



FONTE: Arquivo da B/4 do 1º GB

É de responsabilidade do condutor da viatura a operação de estabelecimento da Autoplataforma-Mecânica. Por ter a total responsabilidade sobre as condições de operação do equipamento, inclusive, pode negar-se a estabelecer a Autoplataforma-Mecânica em locais que não ofereçam condições de segurança para sua operação.

3.1.7.1 Estabelecimento da Autoplataforma-Mecânica:

Para o estabelecimento da Autoplataforma-Mecânica, o condutor da viatura necessita ter os mesmos cuidados e conhecimentos utilizados para a operação da auto-escada.

FIGURA 17: Detalhe do estabelecimento da Auto-Plataforma-Mecânica



FONTE: Arquivo da B/4 do 1º GB

O exemplo da operação da Auto-Escada-Mecânica, é de responsabilidade do condutor da viatura e sua operação de estabelecimento. Caso o terreno não ofereça sustentação para estabilizar o equipamento, o condutor tem o dever de não correr o risco, inclusive, pode negar-se a estabelecer a viatura.

3.1.8 Carro de Combate a Incêndio – CCI

Este veículo é de emprego exclusivo em atividades de combate a incêndios em aeroportos.

A viatura é equipada com uma carroçaria tipo monobloco que incorpora o compartimento da guarnição e os compartimentos de materiais. A carroçaria é construída totalmente em alumínio e as saias laterais possuem maior distância em relação ao solo. Os ângulos de entrada e de saída também são adequados a um veículo que trafega fora de estrada. Na dianteira é instalado um guincho elétrico com capacidade de tração de 5 toneladas e um quebra mato. Possui Equipamentos de Proteção Individual (EPI), equipamentos de resgate, sapa, salvamento, entre outros. Sua identificação visual é diferente das demais viaturas utilizadas pelo Corpo de Bombeiros por ser de emprego em aeroportos, exclusivamente.

FIGURA 18: Viatura Carro de Combate a Incêndio, Chassi Iveco, montagem Cimasa



FONTE: Arquivo da B/4 do 6º GB

Além dos equipamentos citados anteriormente, esta viatura também possui proporcionador de espuma e pó químico, requerido para atividades aeroportuárias. A operação destas baterias são internas na cabine do veículo.

O condutor de viaturas com emprego em aeroportos precisam possuir conhecimentos específicos de combate a incêndios em aeronaves e tráfego em áreas internas dos aeroportos, devido aos protocolos de segurança especialmente empregados nestes locais.

As operações de combate a incêndio em aeronaves é bastante específico devido ao risco destes tipos de sinistros. Além disso, o condutor de viaturas de combate a incêndios utilizadas em aeroportos deve conhecer as particularidades que envolvem o emprego de pó químico e espuma em incêndios envolvendo líquidos inflamáveis e metais pirofóricos.

3.1.8.1 Painel de comando e controle das baterias de pó químico e espuma da viatura Carro de Combate a Incêndio:

Os comandos de aplicação e controle de pó químico e espuma da viatura CCI, de uso aeroportuário é interna, na cabine do veículo, e sua operação é de responsabilidade do condutor da viatura.

Veremos a seguir a disposição do painel de comando e controle de operação das baterias de pó químico e espuma da viatura CCI, conforme demonstra a figura 19.

FIGURA 19: Painel de comando e controle de aplicação de pó químico e espuma da viatura CCI



FONTE: Arquivo da B/4 do 6º GB

4 QUALIFICAÇÃO DO MOTORISTA DO CORPO DE BOMBEIROS, UMA DISCUSSÃO TEÓRICA.

Operar uma ambulância ou um caminhão de bombeiros é uma tarefa complexa, e cada vez que tem que responder a uma chamada de emergência, o operador terá que conduzir o veículo do ponto A ao ponto B, no menor intervalo de tempo possível, garantindo a segurança de todos, dentro e fora do veículo, independente do nível de estresse a que estiver submetido. Para que isso ocorra, é necessário treinamento adequado.

O resultado esperado com a capacitação dos operadores de veículos de emergências é a redução substancial dos índices de acidentes envolvendo estes veículos além da contribuição direta para o sucesso dos atendimentos.

Até alguns anos atrás, antes da extinção do quadro próprio de motorista do Corpo de Bombeiros (quadro QPM 2-8), a atenção na formação deste especialista era intensa. Tanto é verdadeiro que, para o motorista do quadro 2-8, recém-formado, dirigir e operar uma viatura, sozinho; somente era permitido após passar por um estágio de seis meses, na escala de serviço, como motorista auxiliar de um bombeiro experiente na função, para aprender a operação daquela determinada viatura.

Observamos atualmente, que, com a extinção do quadro de motorista do Corpo de Bombeiros, inclusive como ponto pacífico, ou seja, não há mais como reverter tal situação, os bombeiros que atuam nesta área têm responsabilidade sobre os equipamentos, sem, contudo, ter uma formação adequada para tanto. Os valores agregados desses equipamentos são elevadíssimos, exemplo disso é o custo de uma auto-escada-mecânica, avaliada em 3,5 milhões de reais, sem contar na sua manutenção e especialidade de operação. A responsabilidade do condutor de uma viatura desse porte suplanta, em operação, as ordens do Oficial coordenador da emergência, pois, ele precisa avaliar as condições geográficas e topográficas do terreno para o estabelecimento da viatura, visando não colocar em risco toda a segurança da operação.

4.1 A FUNÇÃO DE MOTORISTA NO CORPO DE BOMBEIROS DO PARANÁ.

Há muito tempo para o Corpo de Bombeiros do Paraná, o motorista passou a ser considerado como condutor de viaturas operacionais de bombeiro. Tal denominação fez-se necessária pela atuação voltada para a atividade como um todo, não só apenas de conduzir o veículo como um motorista tradicionalmente chamado, mas também por operar os seus equipamentos mecanizados, acoplados no motor da viatura propriamente dita.

A partir desta denominação, a transformação ocorrida entre a denominação de um motorista de uma simples viatura e o condutor, ou mesmo, o operador de uma viatura de bombeiro, ficou diferenciada de maneira acentuada.

Tudo aquilo que integra uma viatura de bombeiro, a partir do surgimento dos Caminhões denominados ABV (Autobomba a Vapor), no ano de 1912 até as novas tecnologias apresentadas na atualidade, passou se a dar maior ênfase ao serviço. O motorista da corporação passou a ter uma função de destaque, proporcionando uma denominação de qualidade e especialidade devido a grande responsabilidade que a função lhe exigia e exige.

Os condutores foram obrigados a se habilitarem não só como motoristas, mas também na operação de todos os aparelhos operacionais existentes nas viaturas. Isto foi necessário devido ao crescimento das cidades e à modernização dos equipamentos, cada vez mais compactos e versáteis. Com o aumento da população nos grandes centros urbanos, as ocorrências se descentralizaram, bem como os quartéis de bombeiros, conseqüentemente exigindo maior mobilidade na área de atendimento, maior facilidade de comunicação e flexibilidade para o atendimento às ocorrências em que se deveriam conduzir pessoas traumatizadas por acidentes diversos.

A presença da viatura especializada, de grande porte e tecnologia avançada, aquela que oferece materiais necessários para atender um incêndio ou um acidente de grande proporções, ficou consagrada nos anos 70, em Curitiba, não se

admitia mais ir para uma ocorrência sem um ABT (Autobomba-Tanque), com menos de 4000 litros de água e sem o ABS-01 (Autobusca e Salvamento), um poderoso veículo da linha Magirus, importado da Alemanha, que reunia todos os equipamentos necessários a executar um salvamento, inclusive com um cabrestante (espécie de guincho), de alto poder de força de tração, e um gerador de energia elétrica, que poderia fornecer iluminação necessária para o funcionamento de um prédio de aproximadamente seis andares.

Assim foi possível conceber a importância dos materiais de bombeiros a partir do conhecimento destes avanços tecnológicos. Considerar a sua aplicação, sem ter em seu comando, um profissional técnico habilitado, não mais se admite. Dizer que o condutor de viatura operacional existe apenas para conduzir um veículo de tal envergadura para o local de uma ocorrência também é fato inadmissível.

Na atualidade, em face dos avanços tecnológicos, o bombeiro não tem condições de funcionar adequadamente sem materiais e equipamentos apropriados para o atendimento de certas ocorrências, destaque-se também a necessidade de formar e destinar profissionais habilitados a operar estes equipamentos, como uma AEM (Auto-Escada-Mecânica), que deixa de ser um material especial e passa a ser um simples caminhão de carga, se o motorista que a conduz não conhecer seu funcionamento e estabelecimento.

As viaturas hoje empregadas nas atividades de combate a incêndio e salvamento causam preocupação aos Oficiais que comandam estas operações em geral, no que se refere à sua condução, estabelecimento e operação, principalmente em Curitiba e Região Metropolitana. Por exemplo, hoje, na cidade de Curitiba, temos uma AEM (Auto-Escada-Mecânica), e existem apenas quatro Motoristas habilitados a operá-la, mas, na realidade, somente um tem plena certeza que vai conseguir realmente operá-la no ato de uma ocorrência de incêndio em edifício de mais de 13 (treze) andares. Os outros condutores têm receio de não conseguir o máximo de aproveitamento do equipamento quando forem solicitados a operá-lo.

Para uma operação mais efetiva, as viaturas aéreas (APM e AEM), utilizadas pelo Corpo de Bombeiros devem ser estacionadas apropriadamente no cenário da ocorrência. Isto também é verdadeiro ao se falar dos autobombas-tanques, quando um hidrante nas proximidades da ocorrência é necessário para captação de água, com vistas a atacar um incêndio. Todavia, isto não implica em um conflito entre os diversos tipos de viaturas.

Para um eficiente e seguro controle do fogo, os motoristas das viaturas precisam trabalhar juntos e com conhecimento aprofundado na operação do material, para que fique assegurado o uso de todo o potencial do equipamento aéreo.

Apesar da base para o estacionamento apropriado das viaturas poderem ser previstas em procedimentos padronizados, o que permite o treinamento pelos motoristas em instruções táticas, dando flexibilidade nesta ação, para poderem tornar o estacionamento de viaturas nos locais de emergência uma tarefa fácil e eficiente. Tanto as viaturas aéreas, quanto as não aéreas podem, perfeitamente, ser posicionadas para uma efetiva operação conjunta, contando com a habilidade técnica do motorista e a percepção tática do comandante.

As instruções são realizadas, porém, os motoristas, que aprenderam a operação do equipamento por esforço próprio, com força de vontade própria, são conhecedores das operações das viaturas e sabem que têm limitações quanto a estes conhecimentos.

No Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Paraná, existe uma especialização para condutores de viaturas que é o CCVPM (Curso de Conductor de Viaturas Policiais Militares), que aborda no seu currículo, assuntos que, na sua maioria, são teóricos, principalmente no que tange àqueles que se relaciona com as viaturas da Organização Bombeiro Militar. Não há carga horária específica, suficiente, para o conhecimento quanto à operação destas viaturas e seus equipamentos. Por que assim? Entende-se que seria um risco colocar em funcionamento uma viatura de alto valor econômico em instrução, principalmente quando só tem uma única para utilizar em atividades reais. Deste modo, os motoristas escalados nestas

viaturas, tentam funcioná-las e operá-las durante o serviço, porém, com o tempo restrito.

Exemplo bem prático desta situação observa-se na profissão de piloto de aeronave. Este profissional precisa passar por um curso de habilitação para pilotagem. Ao final do curso passa por um exame teórico e prático para verificar suas condições de exercer a atividade. Após ser aprovado nesses exames ainda precisa atuar como co-piloto de aeronave por um determinado tempo ou horas de voo para, só então, poder pilotar sozinho, tamanha é a responsabilidade na operação desses equipamentos. Veremos a seguir como é o processo de formação de um piloto de aeronave, especificamente um piloto de helicóptero empregado em atividade policial-militar.

4.2 FUNDAMENTOS BÁSICOS PARA A FORMAÇÃO DO CONDUTOR DE VIATURAS DE BOMBEIRO

O Curso de Condutor de Viatura Policial Militar (CCVPM) foi oficializado em 14 de novembro de 1989 pelo Decreto Estadual nº 6.084. Este curso de especialização foi criado, tendo em vista a necessidade de formação de condutores de viaturas policiais militares, em face da pretensão da extinção do quadro específico de motorista operacional de viaturas (QPM 1-3 – para a Polícia Militar e QPM 2-8 – para o Bombeiro), o que ocorreu por ato do Decreto Estadual nº 4.751 de 28 de setembro de 2001.

Segundo o Plano de Curso do CCVPM realizado no 1º GB, no ano de 2006, este curso apresenta como objetivos:

- a) Especializar os motoristas em conhecimentos e técnicas necessárias ao desempenho condutor, habilitando-os a dirigir as viaturas do Corpo de Bombeiros, com eficiência e eficácia, bem como mantê-las em perfeitas condições;

- b) Instruir os alunos quanto às necessidades do uso e conservação das viaturas operacionais;
- c) Especializar os condutores de viaturas Bombeiro-Militar definindo responsabilidades no uso e conservação das viaturas operacionais.

O curso é realizado em quatro meses com regime escolar de dois dias semanais de efetiva atividade. A hora-aula tem duração de 50 minutos.

A seguir passamos a demonstrar o currículo do curso:

Matéria	Carga horária	Objetivos
Manutenção de 1º e 2º escalão	25 h/a	<ol style="list-style-type: none"> 1) Descrever os princípios básicos do funcionamento de motores a álcool, a gasolina e a óleo diesel; 2) Manutenção básica de velas, condutor de combustível ou óleo, conexões, sistema de aquecimento, bomba d'água, cabos elétricos, correias, lâmpadas, rodas, válvulas e câmara de ar, filtros, bombas de combustível e freios pneumáticos; 3) Inspeções do motorista antes da partida, durante o movimento, nas paradas, após o trabalho e semanalmente; 4) Realizar manutenção de primeiro escalão da viatura.
Direção defensiva	30 h/a	<ol style="list-style-type: none"> 1) Estatística de acidentes urbanos e rodoviários (análise de acidente pela causa provável, faixa horária, análise de idade da viatura, condições da pista, condições de visibilidade e do local); 2) Colisão com o veículo da frente; 3) Colisão com o veículo de trás; 4) Colisão com o veículo frente a frente; 5) Abalroamento lateral e transversal; 6) Outros tipos de colisão; 7) Velocidade e distância.

Condução de viatura policial	25 h/a	<ol style="list-style-type: none"> 1) Conduzir viaturas em comboios, cortejos e desfiles; 2) Dirigir viaturas em terrenos variados nas áreas urbana e rural obedecendo às técnicas e normas de trânsito; 3) Dirigir corretamente sob tensão; 4) Utilizar corretamente dispositivos sonoros e visuais da viatura; 5) Realizar deslocamentos em circuitos com níveis diversos de dificuldade e situações.
Legislação de trânsito	30 h/a	<ol style="list-style-type: none"> 1) Identificar conceitos legais relativos à legislação de trânsito em vigor, identificar transgressões das normas, crimes de trânsito e consequências; 2) Nomear procedimentos corretos no que tange à condução de viaturas policiais.
Técnica BM	25 h/a	<ol style="list-style-type: none"> 1) Realizar deslocamento de viaturas em emergência; 2) Estabelecer a viatura operacional no local de incêndio; 3) Operar os equipamentos das viaturas; 4) Realizar a manutenção de 1º escalão no veículo operacional.
Total	135 h/a	

O currículo apresentado acima é essencialmente teórico, não tem instruções práticas, principalmente pela dificuldade de material para a instrução prática. Por este motivo, o curso fica prejudicado na sua realização e os motoristas formados, vão aprender a prática somente em situações reais no desempenho de suas funções.

4.3 FORMAÇÃO DOS PILOTOS DE HELICÓPTERO PARA EMPREGO NA ATIVIDADE POLICIAL OU BOMBEIRO-MILITAR

O uso de helicópteros ganhou posição de destaque no desenvolvimento de operações policiais e bombeiro-militares devido ao desenvolvimento das cidades e a situação crítica do trânsito nos grandes centros urbanos mundiais.

A complexidade mecânica de um helicóptero, a necessidade de uma manutenção criteriosa, a conservação diária e periódica, elevam sobremaneira o custo operacional do equipamento que, se bem empregado, por pessoal motivado e capacitado tecnicamente, poderá ter minimizado esse custo.

O pessoal empregado deve apresentar condições que satisfaçam à exigência do avanço tecnológico da máquina, pois que, o êxito de qualquer operação não se restringe única e exclusivamente à presença do helicóptero no local da ocorrência, mas sim, do rendimento que lhe possa ser tirado por quem o opera.

A seleção para o desempenho das atividades de pilotagem bem como de tripulantes e mecânicos deve ser primorosa, visando sempre o investimento inicial e custo de manutenção, onde elementos capacitados e conscientes poderão desenvolver-se operacionalmente correspondendo ao potencial do equipamento.

4.4 FORMAÇÃO DOS PILOTOS DE HELICÓPTERO

A formação de pessoal policial militar piloto deve obedecer às mesmas condições prescritas para pessoal civil:

- Portaria nº 18/GM5 de 14 Fevereiro de 1.974 – Diretorias de Eletrônica e Proteção ao Voo – Ministério da Aeronáutica.

- Albuquerque, Ivo de – Material adequado para equipar uma vez que o impasse inicial fora solucionado a contento com a resolução do Departamento de Avaliação Civil no sentido de permitir às Polícias Militares a operação de seus próprios helicópteros. Exige-se, no entanto, como ficou claro anteriormente quando do comentário da IAC nº 2237, que o piloto seja de categoria comercial PCH e, em sendo ele policial-militar, terá restrição em carteira que o autoriza somente a pilotagem de aeronaves em missões de patrulhamento aéreo, vedando todo e qualquer outro tipo de pilotagem.

Para que o policial-militar se habilite é necessário que preencha alguns requisitos tais como, estar apto em exame de capacitação física realizado por estabelecimento hospitalar vinculado ao Departamento de Aviação Civil, ser aprovado através de testes e entrevistas em exame psicológicos realizado pelo mesmo órgão após o que, freqüentará instrução teórica para aquisição de todos os conhecimentos necessários e indispensáveis à fase seguinte, a instrução prática. Aprovação em exame teórica e obtendo o respectivo certificado, estará em condições de praticar na aeronave as manobras e procedimentos estudados anteriormente.

A seguir, será submetido a exame prático e, se aprovado estará habilitado à licença de pilotagem na categoria PPH (Piloto Privado de Helicóptero). Para que esse mesmo piloto esteja em condições de operar aeronaves públicas, ou sejam, as de prefixo PP, deverá repetir o mesmo ciclo obtendo então a licença de PCH (Piloto Comercial de Helicóptero).

Formado, o piloto estará em condições de realizar qualquer tipo de operação, no entanto, na atividade de radiopatrulhamento aéreo, tanto a experiência policial como a de pilotagem adquirem importância ímpar, exigindo em determinadas operações uma habilidade muito grande. Por outro lado, as companhias seguradoras exigem para cobertura total em caso de sinistro, uma experiência mínima de 500 horas de voo do piloto. Exemplo: Se o piloto tiver 200 horas de voo e vier a sofrer um acidente com perda total da aeronave, a seguradora cobrirá somente 25% do valor segurado.

A formação de mecânicos obedece a critérios idênticos sendo que após a obtenção da carteira provisória através de exame teórico, deverá estagiar por um determinado período em oficina homologada pelo Departamento de Aviação Civil onde aplicarão na prática, todos os conhecimentos adquiridos e, ao findar essa fase, estará apto a exercer a atividade mecânica.

Tanto a formação de piloto como a de mecânico, poderá ser realizada em escolas particulares ou ainda, em havendo interesse da Corporação e anuência do Ministério da Marinha ou da Aeronáutica, em estabelecimentos de ensino militar dessas forças.

4.5 ADESTRAMENTO DOS PILOTOS DE HELICÓPTERO

A tripulação envolvida nas operações policiais com helicóptero deve possuir conhecimento sobre os princípios básicos de aviação bem como sobre os cuidados que deve ter em relação à aeronave, objetivando usufruir o máximo de rendimento do equipamento bem como aumentar a segurança da operação, reduzindo os riscos de acidentes.

Uma das grandes vantagens trazida pela implantação do helicóptero no policiamento foi a grande mobilidade que deu à atuação policial, possibilitando o salvamento de diversas vidas através do resgate aeromédico. Essas operações exigem procedimentos conjugados de toda a tripulação com um perfeito sincronismo de atuações individuais para que se possa chegar a bom termo. Necessário se faz o adestramento periódico de toda a tripulação, com simulações de situações reais mantendo-se o efetivo empregado sempre em condições de desenvolver operações de grande envergadura.

A tripulação adestrada estará em condições de desenvolver operações de salvamento e resgate, no entanto, operações conjuntas principalmente com o efetivo integrante do Corpo de Bombeiros carecem também desse adestramento para alcançar seu sucesso.

5 ANÁLISE E TRATAMENTO ESTATÍSTICO DA PESQUISA, UMA DISCUSSÃO PRÁTICA

Este trabalho foi realizado com base em pesquisas realizadas no âmbito do Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Paraná. Buscaram-se também subsídios em outras fontes, como livros, revistas, artigos publicados nos diversos meios de comunicação.

Na pesquisa realizada nos meios de comunicação, buscaram-se sempre informações com base ao comportamento dos motoristas que trabalham em serviços de emergência. Buscamos também subsídios para embasar a tese quanto à especialidade do serviço realizado no Corpo de Bombeiros. A especialidade das viaturas utilizadas nas mais diversas operações.

A demonstração das viaturas fez-se pertinente justamente para ilustrar os equipamentos nelas contidos e suas configurações, que não seguem os padrões normais de fabricação dos demais veículos de uso comum. As viaturas de bombeiro possuem equipamentos acoplados que necessitam de treinamento e conhecimento de uso, performance e desempenho.

Enfocamos o aspecto da tecnologia empregada na construção dessas viaturas e a necessidade da especialização do condutor dessas viaturas com o intuito de simplesmente preservar um patrimônio que tem um custo elevadíssimo. Custo este que pago pelo contribuinte através do recolhimento das taxas e impostos que são direcionados ao reequipamento do Corpo de Bombeiros em todo o Estado.

Fizemos uma comparação ousada dos condutores de viaturas de bombeiros com os pilotos de aeronave devido ao patrimônio que estes profissionais têm sob sua responsabilidade e até da formação exigida para sua habilitação.

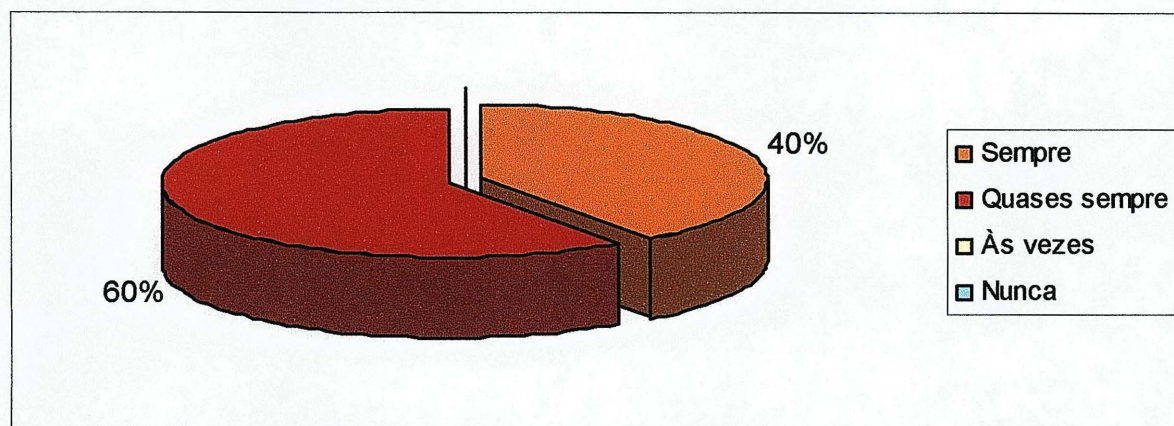
O público-alvo da amostra da pesquisa foi determinado no âmbito do Corpo de Bombeiros envolvendo Oficiais e Praças condutores de viaturas. Foram também alvo da pesquisa os pilotos de aeronaves para determinar o tipo de formação e

treinamento necessários para sua habilitação à pilotagem, bem como as reciclagens necessárias. A coleta de dados foi obtida através do total de 63 questionários, dirigidos aos Oficiais e Praças condutores de viaturas operacionais no 1º, 2º e 6º Grupamento de Bombeiros. Para os Oficiais foram aplicados quinze questionários com dez perguntas com respostas simples e objetivas. Para as Praças condutores de viaturas operacionais foram aplicados quarenta e cinco questionários com dez perguntas com respostas simples e objetivas. Da mesma forma foram aplicados três questionários com sete perguntas e com respostas também simples e objetivas a pilotos de aeronaves militares (helicópteros). Esta amostragem foi importante para o esclarecimento de alguns dos objetivos do presente trabalho.

5.1 ANÁLISE E TRATAMENTO ESTATÍSTICO DA PESQUISA

5.1.1 ANÁLISE DOS QUESTIONÁRIOS DIRIGIDOS AOS OFICIAIS DO CORPO DE BOMBEIROS.

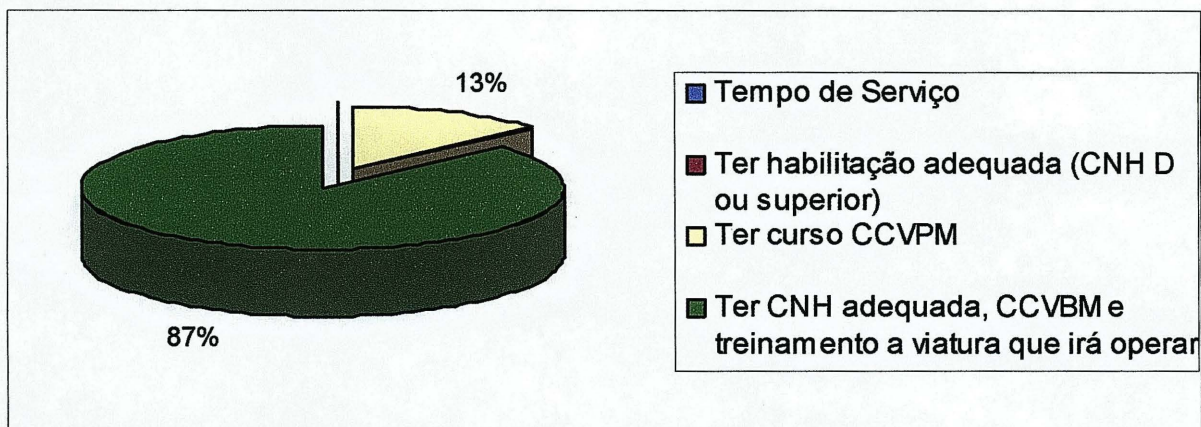
GRÁFICO 1 – OPINIÃO DOS OFICIAIS QUANTO À FREQUÊNCIA DOS MOTORISTAS EM OBEDECER ÀS LEIS.



FONTE: Pesquisa de campo

O presente gráfico demonstrou a opinião dos Oficiais do Corpo de Bombeiros, quanto à frequência dos motoristas em obedecer às leis de trânsito quando em deslocamento para atendimento a emergências. Foram quinze oficiais da ativa do Corpo de Bombeiros, empenhados na atividade operacional, que responderam à pergunta, ficando assim distribuídas as respostas: 6 que representam 40%, responderam que sempre observam esta condição dos motoristas; 9 que representam 60%, quase sempre observam tal condição, nenhum respondeu que observa às vezes ou nunca observa se o motorista de viatura operacional respeita às leis de trânsito durante o deslocamento para atendimento às emergências.

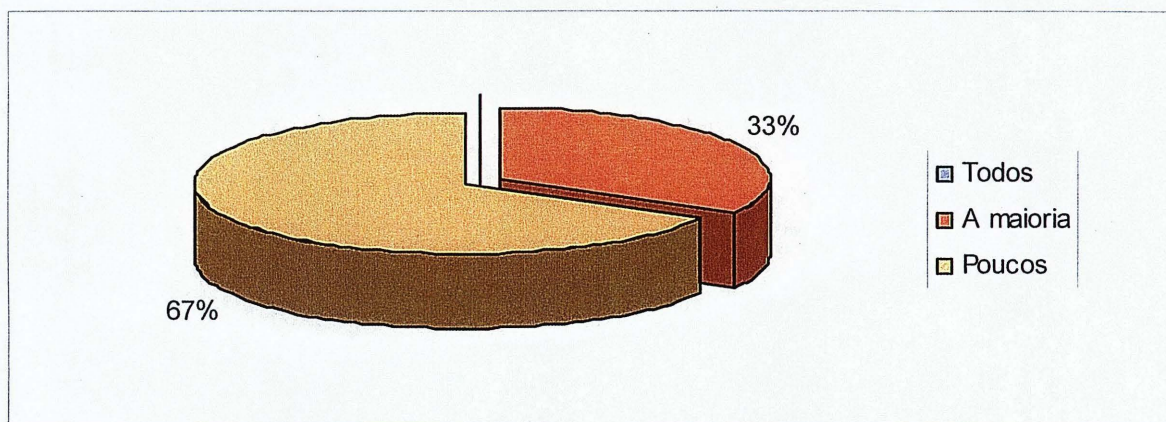
GRÁFICO 2 – OPINIÃO DOS OFICIAIS QUANTO AOS CRITÉRIOS PARA A ESCOLHA DOS MOTORISTAS DE VIATURA OPERACIONAL.



FONTE: Pesquisa de campo

Com o presente gráfico demonstrou-se de forma bem clara a opinião dos Oficiais do Corpo de Bombeiros quanto à necessidade de se haver um critério bem definido para a escolha dos motoristas de viatura operacional do Corpo de Bombeiros. Dos 15 oficiais da ativa do Corpo de Bombeiros, empenhados na atividade operacional, 13, que representam 87%, responderam que devem ser adotados os critérios de ter CNH adequada, curso CCVBM e treinamento para o tipo de viatura que irá operar; 2 que representam 13%, responderam que os motoristas devem ter o curso CCVPM (o curso atual ministrado na Corporação); nenhum Oficial respondeu que o critério deve ser tempo de serviço no Corpo de Bombeiros ou somente ter habilitação adequada para a categoria (CNH – D ou superior).

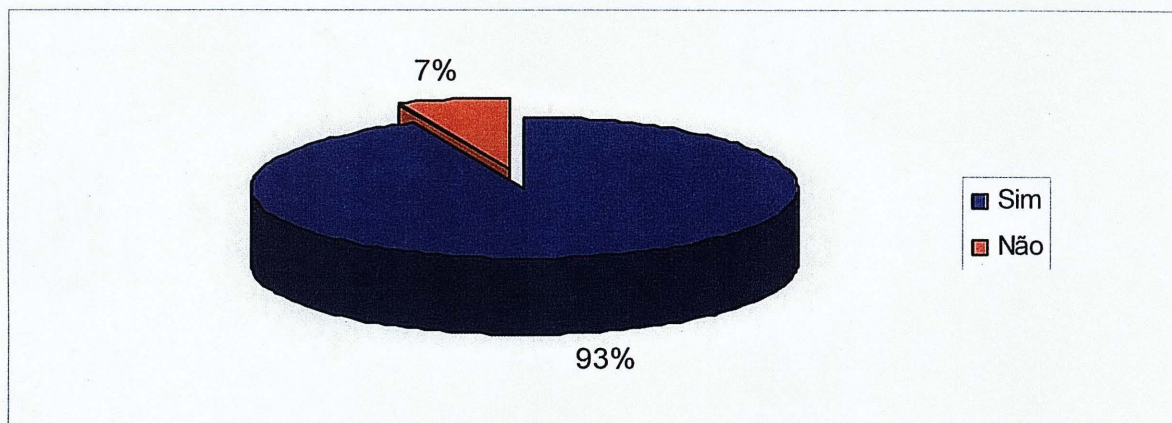
GRÁFICO 3 – QUANTIDADE DE MOTORISTAS QUALIFICADOS PARA OPERAR OS EQUIPAMENTOS DA VIATURA SEGUNDO OS OFICIAIS.



FONTE: Pesquisa de campo

Buscou-se saber a opinião dos Oficiais do Corpo de Bombeiros quanto às condições atuais de qualificação dos motoristas para a operação dos equipamentos das viaturas sob a responsabilidade deles. Observou-se que a posição dos Oficiais é bastante enfática, e até mesmo preocupante quando 10 dos entrevistados, que representam 67% responderam que poucos estão qualificados e 5, que representam 33% responderam que a maioria está qualificada e ainda nenhum respondeu que todos têm qualificação para operar os equipamentos das viaturas colocados sob a responsabilidade dos motoristas da corporação.

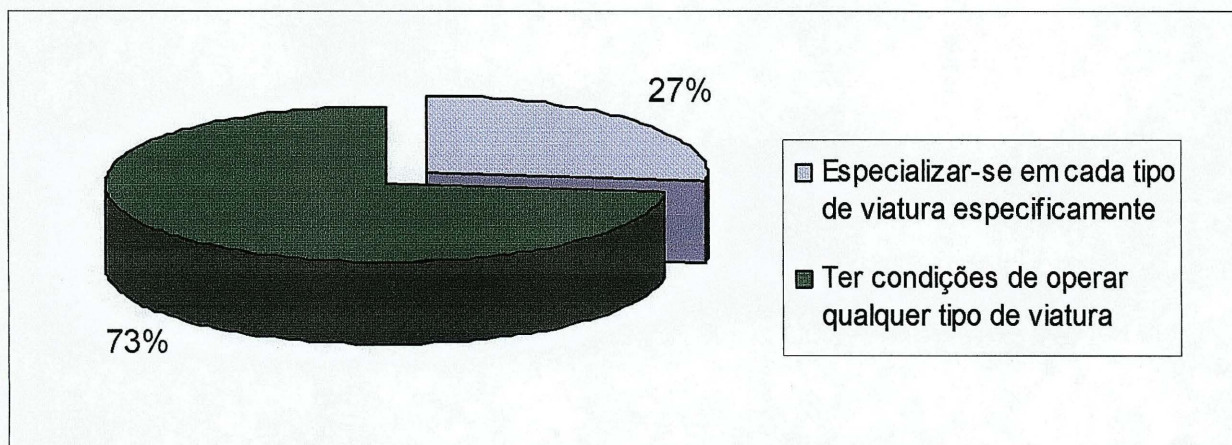
GRÁFICO 4 – NECESSIDADE DE SE REALIZAR EXAME DE SAÚDE PERIÓDICO PARA O MOTORISTA DE VIATURA SEGUNDO OS OFICIAIS.



FONTE: Pesquisa de campo

Buscou-se saber a opinião dos Oficiais do Corpo de Bombeiros quanto à importância de se instituir um exame de saúde periódico para o motorista de viaturas operacionais do Corpo de Bombeiros. Dos 15 Oficiais que participaram da pesquisa, 14, que representam 93%, responderam que sim, é importante se implantar tal procedimento e apenas 1 que representa 7% da amostra, respondeu que não é importante a implantação de exame de saúde periódico para os motoristas operacionais do CB.

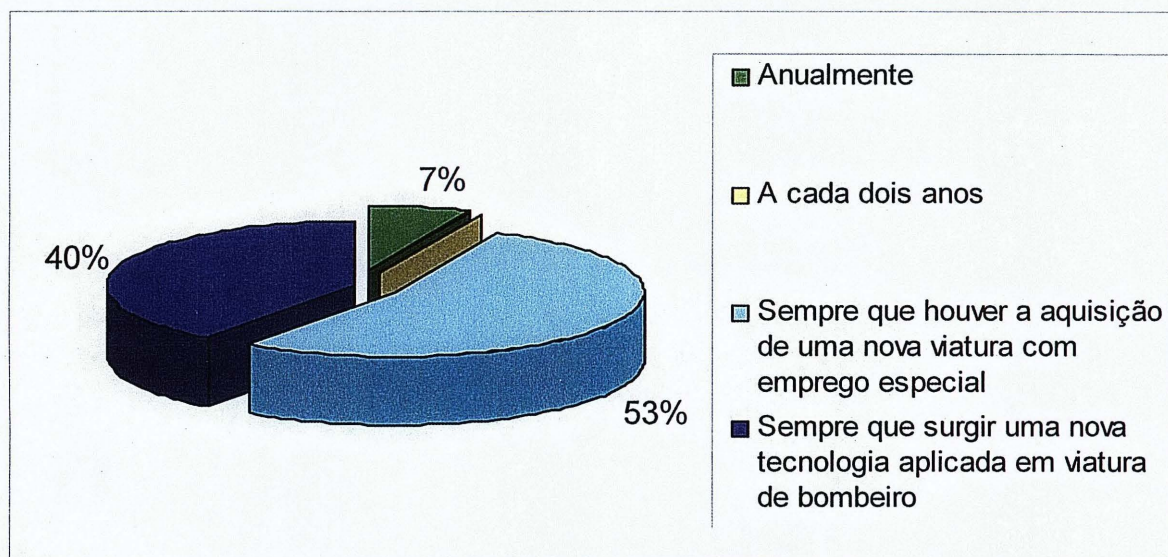
GRÁFICO 5 – OPINIÃO DOS OFICIAIS QUANTO AO TIPO DE TREINAMENTO A SER MINISTRADO AOS MOTORISTAS DO CORPO DE BOMBEIROS.



FONTE: Pesquisa de campo

O gráfico demonstrou que os Oficiais apresentaram uma posição bem definida quanto à necessidade de se incrementar o treinamento dos motoristas de viaturas operacionais do Corpo de Bombeiros. Dos 15 Oficiais pesquisados 11, que representam 73%, responderam que os motoristas devem ter condições de operar qualquer tipo de viatura operacional, e 4, que representam 27%, responderam que os motoristas devem ser especializados em cada tipo de viatura especificamente.

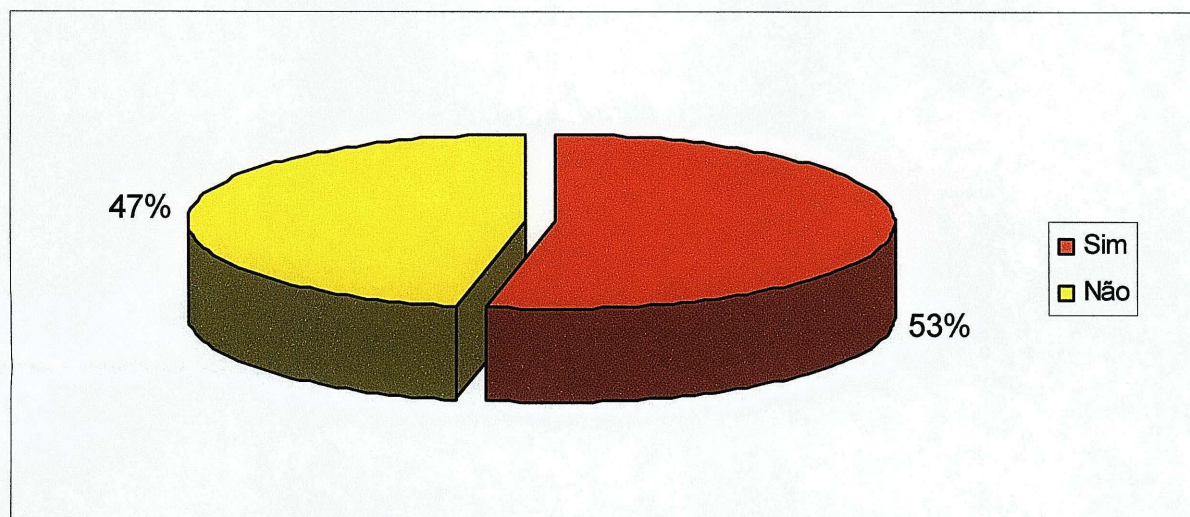
GRÁFICO 6 – PERIODICIDADE NA ATUALIZAÇÃO PROFISSIONAL DOS MOTORISTAS DE VIATURAS, SEGUNDO OFICIAIS.



FONTE: Pesquisa de campo

Buscou-se saber com o questionamento qual a periodicidade ideal para se realizar a atualização profissional do motorista de viatura operacional do Corpo de Bombeiros, a opinião dos Oficiais para um planejamento quanto a treinamentos de atualização desses profissionais. Dos 15 Oficiais pesquisados 8, que representam 53%, responderam que os motoristas devem receber atualização profissional sempre que houver a aquisição de uma nova viatura com emprego especial, 6, que representam 40%, responderam que os motoristas devem receber atualização profissional sempre que surgir uma nova tecnologia aplicada em viatura de bombeiro e 1, que representa 7%, respondeu que os motoristas devem receber atualização profissional anualmente. Nenhum respondeu que a periodicidade deve ser a cada dois anos.

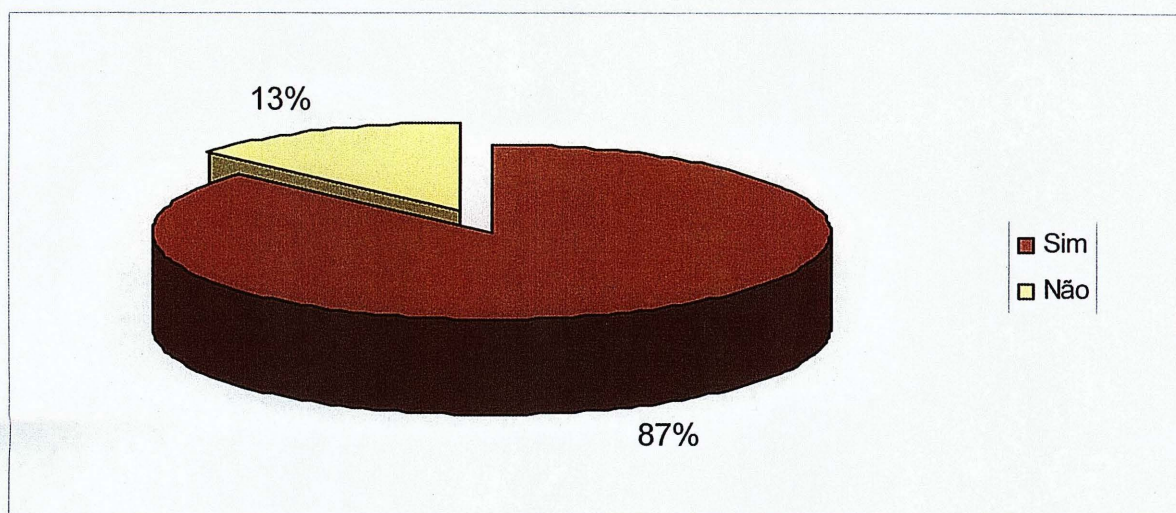
GRÁFICO 7 – CONHECIMENTO DOS OFICIAIS SOBRE O VALOR DO PATRIMÔNIO SOB RESPONSABILIDADE DOS MOTORISTAS DE VIATURAS.



FONTE: Pesquisa de campo

O gráfico demonstrou que, quando feita a pergunta simples e direta a 15 Oficiais do Corpo de Bombeiros, empenhados em função operacional, se tinham conhecimento ou ciência do valor do patrimônio colocado sob responsabilidade dos motoristas de viaturas operacionais uma grande parte não sabe o valor das viaturas e equipamentos do Corpo de Bombeiros. Ficando as respostas distribuídas da seguinte forma: 8 que representam 53%, responderam que sim, têm conhecimento deste valor e 7 que representam 47%, responderam que não, não têm conhecimento do valor do patrimônio colocado sob responsabilidade dos motoristas de viaturas operacionais do Corpo de Bombeiros.

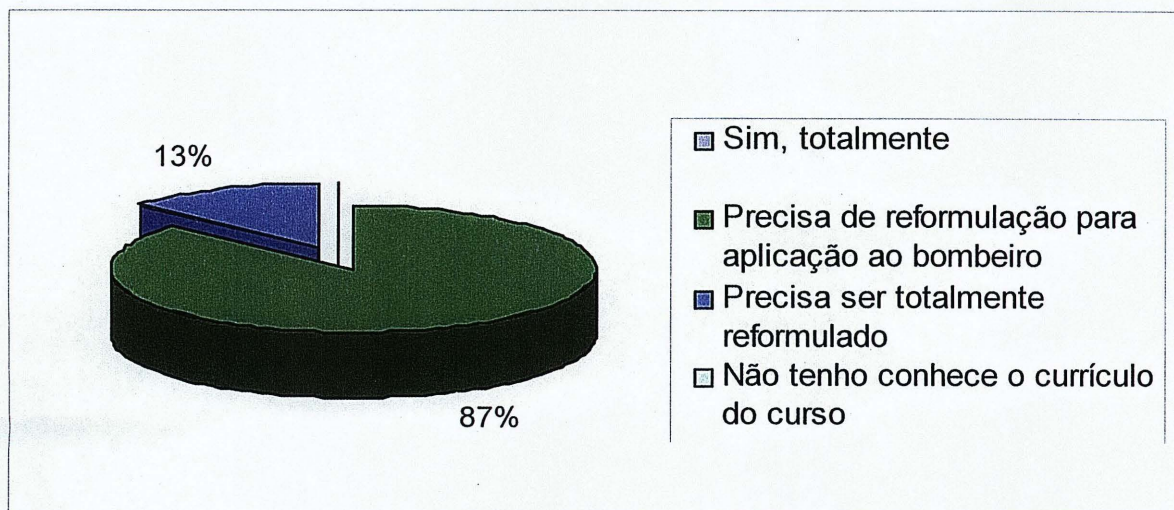
GRÁFICO 8 – NECESSIDADE DE UMA MELHOR QUALIFICAÇÃO DO MOTORISTA DE VIATURA, SEGUNDO OS OFICIAIS.



FONTE: Pesquisa de campo

O gráfico demonstrou uma posição bem clara e precisa que, quando feita a pergunta a 15 Oficiais do Corpo de Bombeiros, empenhados em função operacional, se os motoristas de viaturas operacionais do Corpo de Bombeiros deveriam receber uma melhor qualificação quanto à condução e operação destes equipamentos. As respostas ficaram distribuídas assim: 13 que representam 87%, responderam que sim, é necessária uma melhor qualificação e 2 que representam 13%, responderam que não, não é necessária uma melhor qualificação dos motoristas de viaturas operacionais do Corpo de Bombeiros.

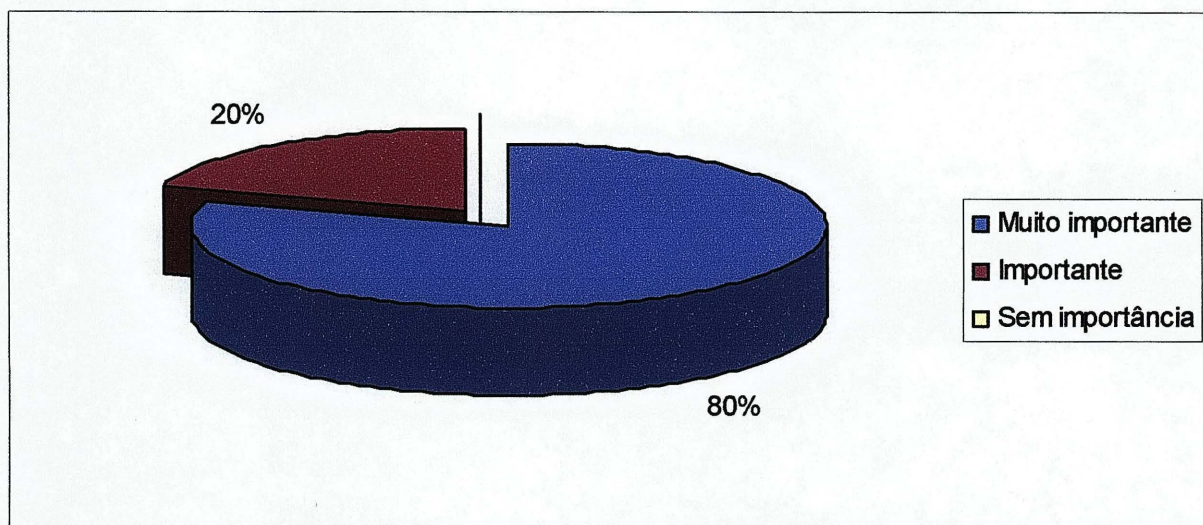
GRÁFICO 9 – OPINIÃO DOS OFICIAIS QUANTO À APLICABILIDADE DO CURSO DE CONDUTOR DE VIATURA POLICIAL MILITAR.



FONTE: Pesquisa de campo

O gráfico demonstrou uma posição muito enfática, quando feita a pergunta aos 15 Oficiais do Corpo de Bombeiros empenhados em função operacional, quanto à aplicabilidade do Curso de Condutor de Viatura Policial Militar (CCVPM), hoje ministrado ao Corpo de Bombeiros. As respostas ficaram distribuídas assim: treze, que representam 87%, responderam que o curso precisa de reformulação para aplicação ao bombeiro-militar e dois, que representam 13%, responderam que o curso precisa ser totalmente reformulado. Não houve nenhuma manifestação quanto à total aplicabilidade do curso na atualidade ou quanto ao não-conhecimento do currículo do curso.

GRÁFICO 10 – QUALIFICAÇÃO DO MOTORISTA DE VIATURA, SEGUNDO OS OFICIAIS.

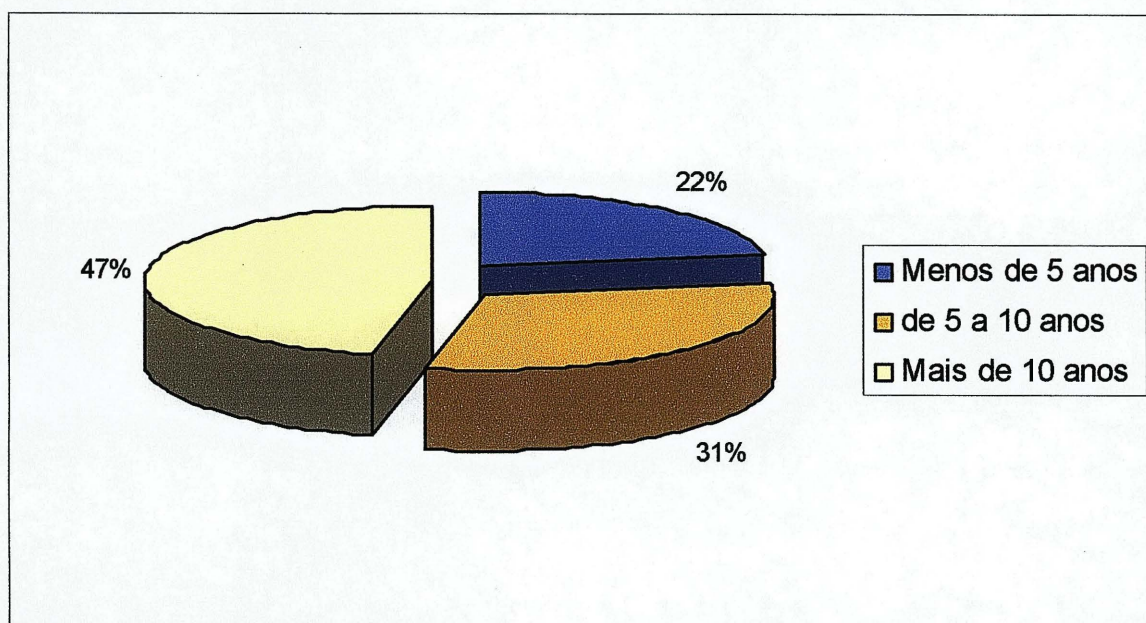


FONTE: Pesquisa de campo

O gráfico demonstrou uma posição muito clara e precisa, quando feita a pergunta aos 15 Oficiais do Corpo de Bombeiros empenhados em função operacional, quanto à importância da qualificação do motorista de viatura de bombeiro, voltada especialmente à sua atividade, em face das novas tecnologias. As respostas ficaram distribuídas assim: 12 que representam 80%, responderam que é muito importante e 3, que representam 20%, responderam que a qualificação específica do motorista de viatura de bombeiro, em face das novas tecnologias é importante. Não houve manifestação de Oficiais quanto a ser sem importância tal fato.

5.1.2 ANÁLISE DOS QUESTIONÁRIOS DIRIGIDOS AOS MOTORISTAS DO CORPO DE BOMBEIROS.

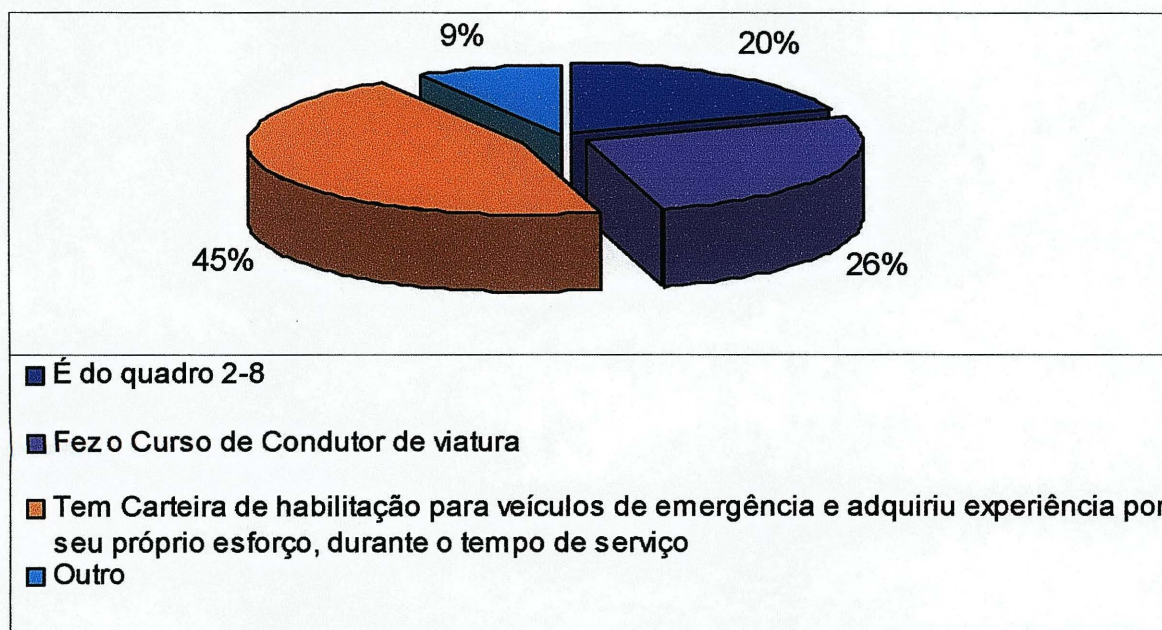
GRÁFICO 11 – TEMPO DE SERVIÇO DOS BOMBEIROS, SEGUNDO OS MOTORISTAS.



FONTE: Pesquisa de campo

Buscou-se saber o tempo de serviço dos condutores de viatura operacionais especificamente na atividade. Se o público em questão tinha muita ou pouca experiência na condução de viaturas de emergência. Dos 45 condutores que responderam ao questionário, encontramos o seguinte panorama: 10 representam 22%, estavam com menos de 5 anos na função, consideramos aqueles com menos experiência; 14 representam 31%, desempenham a função entre 5 e 10 anos, estavam na faixa dos que possuem relativa experiência e 21, representam 47%, têm mais de 10 anos na função. Portanto, considerados mais experientes.

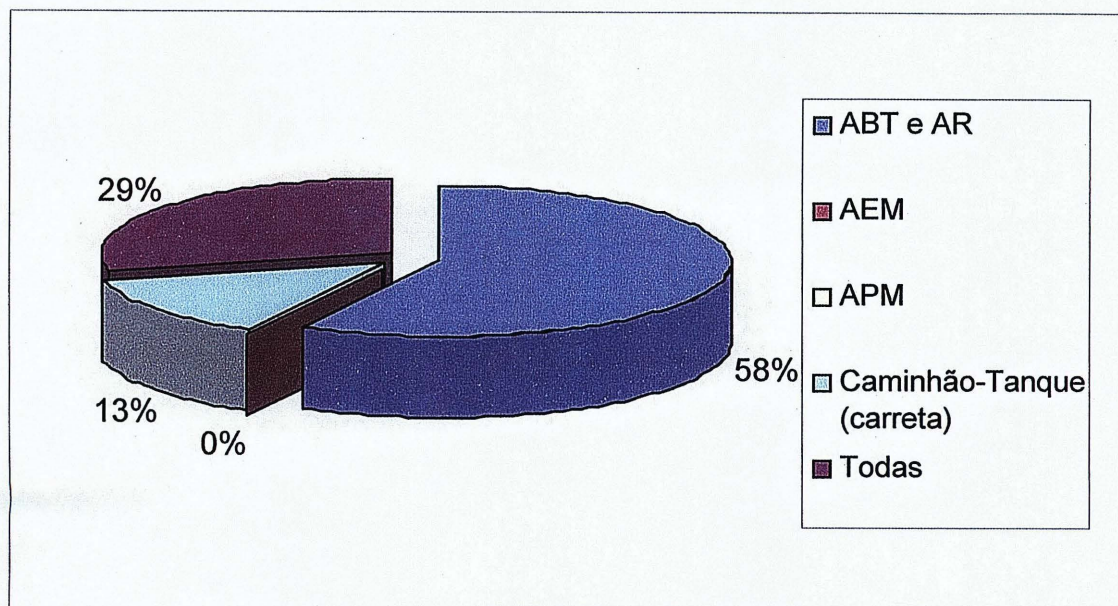
GRÁFICO 12 – CRITÉRIO ADOTADO PARA ESCOLHA MOTORISTAS SEGUNDO OS CONDUTORES DE VIATURAS OPERACIONAIS DO CORPO DE BOMBEIROS.



FONTE: Pesquisa de campo

Buscou-se saber qual o critério adotado para a escolha dos bombeiros para a função de condutor de viatura operacional, segundo os motoristas do Corpo de Bombeiros. O gráfico ilustrou a resposta de 45 bombeiros condutores de viaturas operacionais, que ficaram assim divididas: 9 que representam 20%, é motorista remanescente do extinto quadro QPM 2-8 (quadro de bombeiro especialista – motorista); 12 que representam 26%, foram escolhidos porque fizeram o Curso de Condutor de Viatura (Policial Militar), ora ministrado na corporação; 21 que representam 45%, responderam que foram escolhidos por ter a CNH para veículos de emergência (D), e adquiriram experiência por seu próprio esforço, durante o tempo de serviço; houve ainda 4, que representam 9%, dos condutores que foram escolhidos por outro motivo.

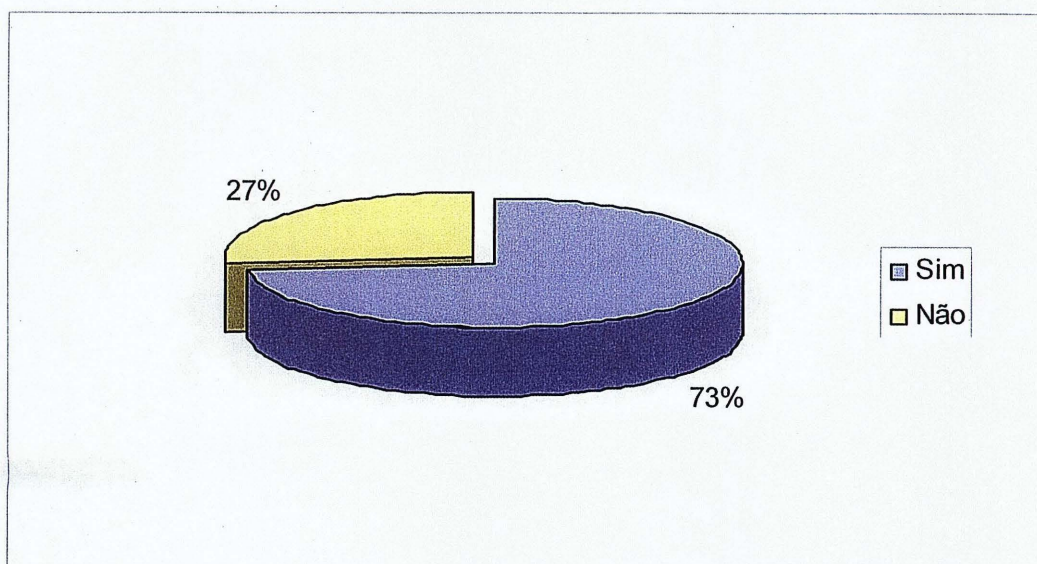
GRÁFICO 13 – QUALIFICAÇÃO DOS MOTORISTAS SEGUNDO OS CONDUTORES DE VIATURA OPERACIONAL DO CORPO DE BOMBEIROS.



FONTE: Pesquisa de campo

Com este questionamento buscou-se saber qual a opinião dos condutores de viatura operacional do Corpo de Bombeiros sobre suas condições de operação das viaturas que estão sob sua responsabilidade. Quando realizada a pergunta referente à opinião quanto a sua qualificação para operar os diversos tipos de viaturas, obtivemos os seguintes resultados: 26, que representam 58%, responderam que se julgam qualificados a operar viaturas ABT (Autobomba-Tanque) e AR (Auto-Rápido), que são viaturas de porte médio; 6, que representam 13%, responderam que se julgam qualificados a operar viaturas tipo Caminhão-Tanque, que requer um treinamento e habilidade mais apurados por se tratarem de viaturas de difícil locomoção e manobra; 13, que representam 29%, julgaram-se qualificados a operar todas as viaturas, ou seja, inclusive AEM (Auto-Escada-Mecânica) e APM (Autoelevadora-Mecânica).

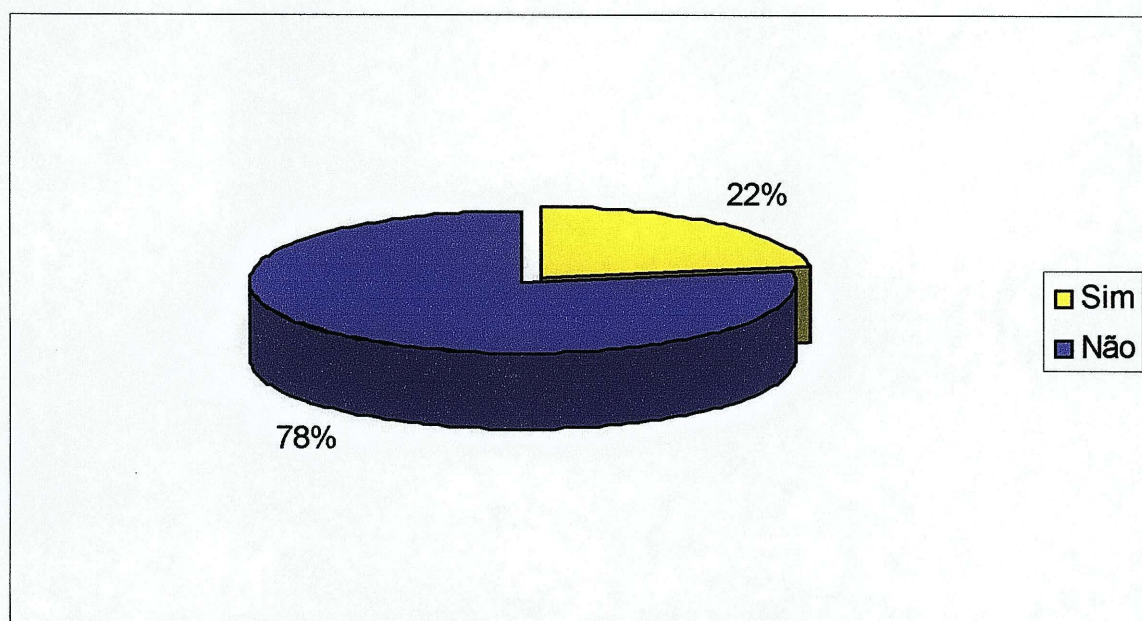
GRÁFICO 14 – CONHECIMENTO DOS PROCEDIMENTOS DE MANUTENÇÃO BÁSICA DA VIATURA (1º ESCALÃO) SEGUNDO CONDUTORES DE VIATURAS OPERACIONAIS DO CORPO DE BOMBEIROS.



FONTE: Pesquisa de campo

Com a realização deste questionamento, buscamos saber se os condutores de viaturas operacionais do Corpo de Bombeiros sabiam quais eram os procedimentos básicos de manutenção das viaturas, manutenção de 1º escalão. Como respostas foram obtidos os seguintes percentuais: 33 que representam 73%, responderam que sim e 12, que representam 27%, não se lembravam dos procedimentos básicos de manutenção das viaturas.

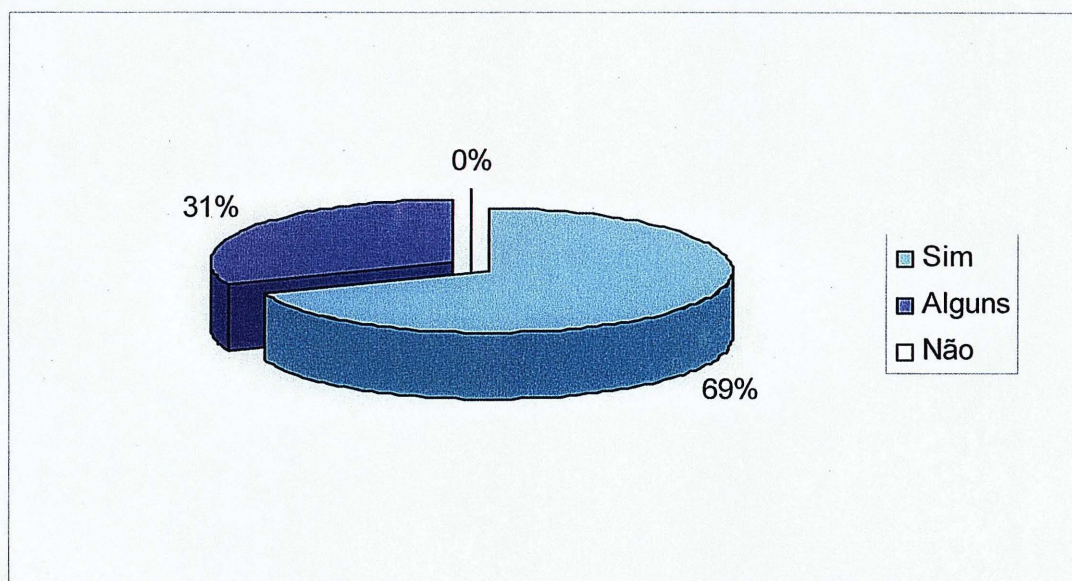
GRÁFICO 15 – QUALIFICAÇÃO DOS MOTORISTAS FRENTE ÀS NOVAS TECNOLOGIAS NA CONTRUÇÃO DE VEÍCULOS DE BOMBEIROS, SEGUNDO CONDUTORES DE VIATURAS OPERACIONAIS DA CORPORAÇÃO.



FONTE: Pesquisa de campo

O gráfico representou a opinião dos condutores de viaturas operacionais da corporação quanto às condições de operação das viaturas de bombeiro em face das novas tecnologias empregadas e a experiência adquirida com o tempo de serviço. Obtivemos os seguintes resultados para os 45 condutores que responderam ao questionário: 10 que representam 22%, responderam que se julgam aptos a operar estas novas viaturas e 35, que representam 78%, responderam que não se julgam aptos a operar as novas viaturas em face das novas tecnologias empregadas na construção destes veículos.

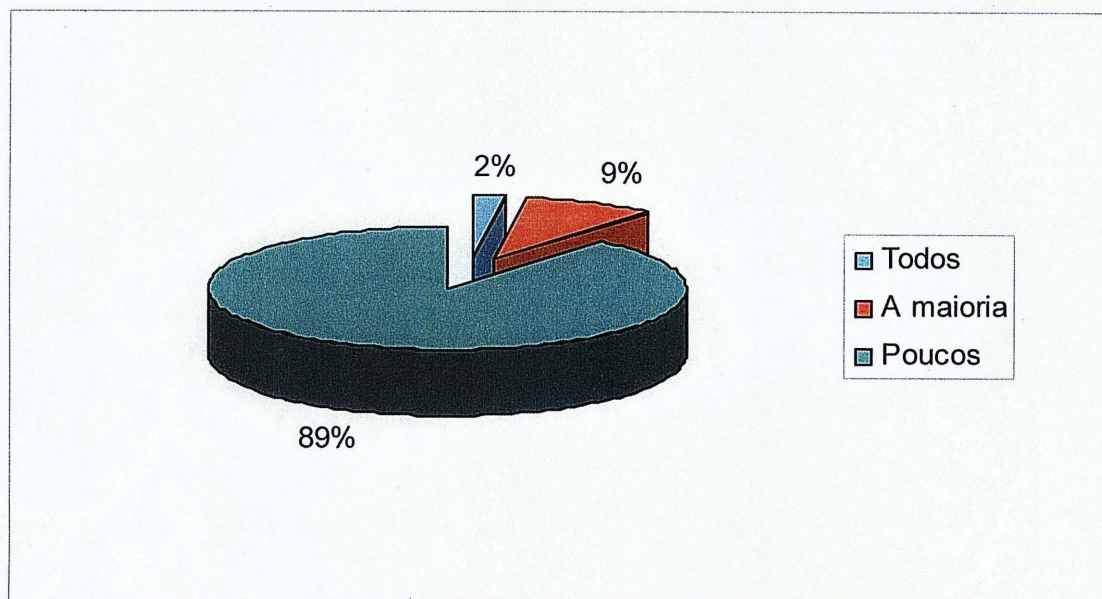
GRÁFICO 16 – OPINIÃO DOS MOTORISTAS SOBRE A CAPACIDADE PARA OPERAR OS COMPONENTES DAS VIATURAS



FONTE: Pesquisa de campo

Buscamos saber a opinião dos condutores quanto às suas condições de operar os equipamentos das viaturas sob sua responsabilidade. Obtivemos os seguintes resultados para os 45 condutores que responderam ao questionário: 31 que representam 69%, responderam que se julgam aptos a operar todos os componentes das viaturas sob sua responsabilidade; 14 que representam 31%, responderam que se julgam aptos a operar alguns equipamentos apenas. Não houve resposta considerando-se inapto a operar os equipamentos das viaturas.

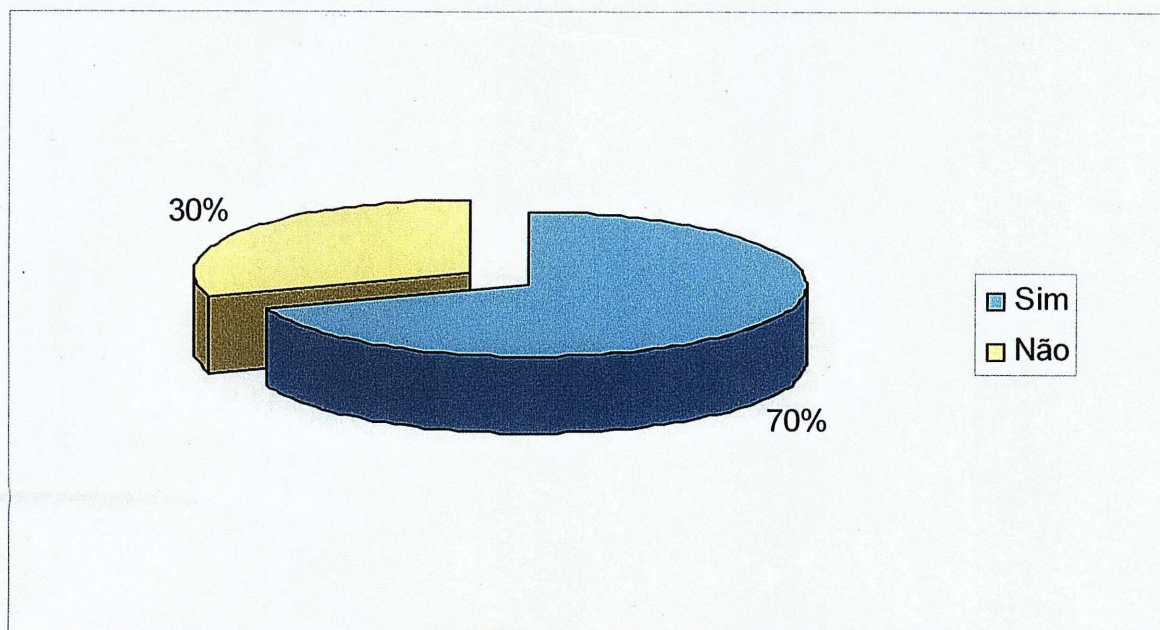
GRÁFICO 17 – OPINIÃO DOS MOTORISTAS SOBRE A CAPACIDADE DE SEUS COMPANHEIROS DE TRABALHO PARA OPERAR OS EQUIPAMENTOS DAS VIATURAS.



FONTE: Pesquisa de campo

Buscamos saber a opinião dos condutores, pela experiência deles, quanto às condições de operação dos equipamentos das viaturas sob a responsabilidade de seus colegas de trabalho. Para os 45 condutores que responderam ao questionário: 1 que representa 2%, respondeu que todos os seus colegas de trabalho são qualificados a operar os equipamentos das viaturas sob a responsabilidade deles; 4 que representam 9%, responderam que a maioria dos seus colegas de trabalho estão qualificados a operar os equipamentos das viaturas sob a responsabilidade deles e 40, que representam 89%, responderam que poucos dos seus colegas de trabalho estão qualificados a operar os equipamentos das viaturas sob a responsabilidade deles.

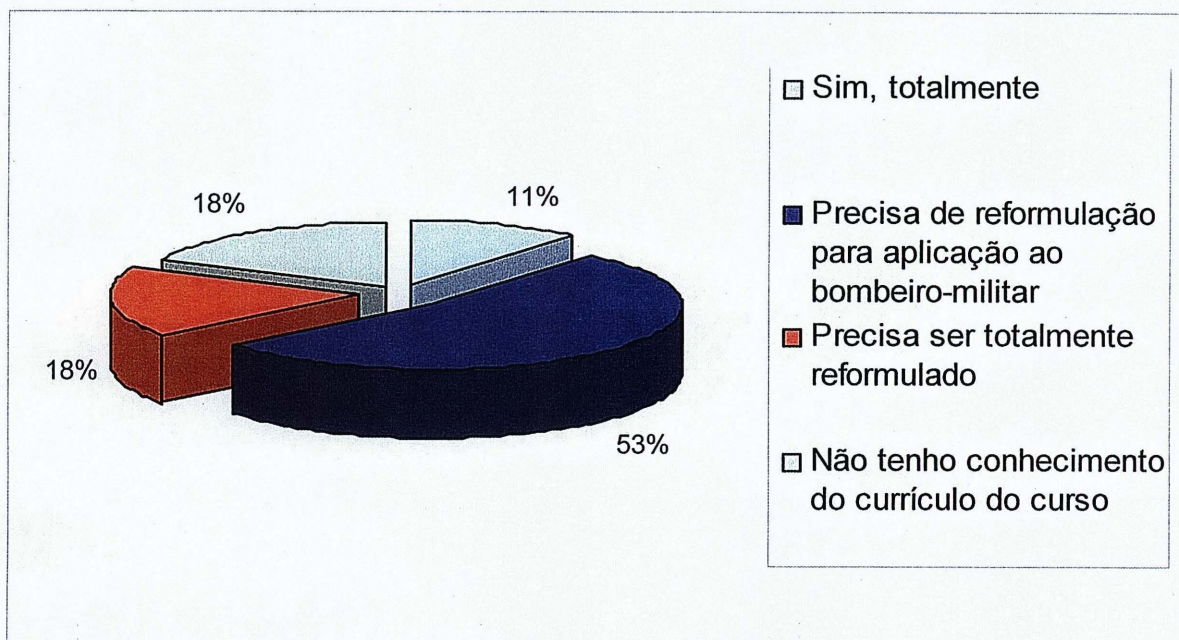
GRÁFICO 18 – CONHECIMENTO DOS MOTORISTAS SOBRE O VALOR DO PATRIMÔNIO SOB SUA RESPONSABILIDADE.



FONTE: Pesquisa de campo

Buscamos saber se os condutores de viatura operacional do bombeiro tinham conhecimento do valor do patrimônio colocado sob sua responsabilidade. Ao fazer o questionamento, obtivemos os seguintes resultados para os 45 condutores que responderam ao questionário: 30 que representam 70%, responderam que têm conhecimento do valor do patrimônio colocado sob sua responsabilidade, 13, que representa 30%, responderam que não têm conhecimento do valor desse patrimônio. 2 que representam 4%, não responderam.

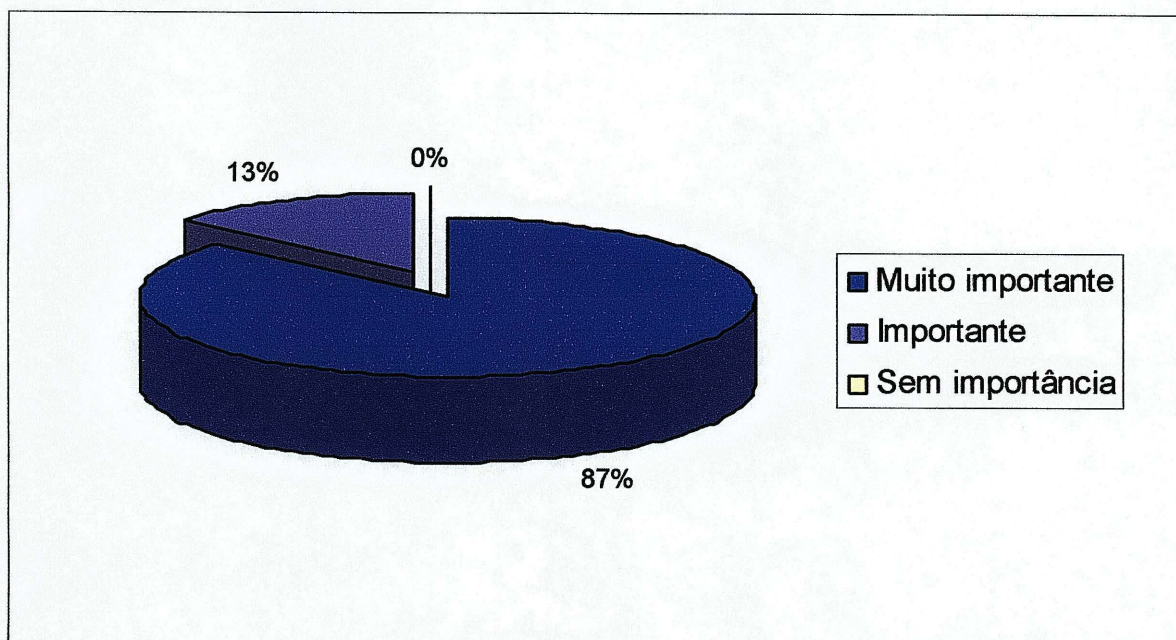
GRÁFICO 19 – OPINIÃO DOS MOTORISTAS SOBRE A APLICAÇÃO À SUA FINALIDADE DO CURSO DE CONDUTOR DE VIATURA POLICIAL MILITAR ATUALMENTE MINISTRADO NA CORPORAÇÃO.



FONTE: Pesquisa de campo

O gráfico demonstrou uma posição muito enfática, quando feita a pergunta aos 45 Condutores de viaturas operacionais do Corpo de Bombeiros, quanto à aplicação à sua finalidade do Curso de Condutor de Viatura Policial Militar (CCVPM), hoje ministrado ao Corpo de Bombeiros. As respostas ficaram distribuídas assim: 5 que representam 11%, responderam que o curso se aplica totalmente à sua finalidade no Corpo de Bombeiros; 24 que representam 53%, responderam que o curso precisa de reformulação para aplicação ao bombeiro-militar; 8 que representam 18%, responderam que o curso precisa ser totalmente reformulado e 8 que representam 18%, responderam que não tinham conhecimento do currículo do curso.

GRÁFICO 20 – OPINIÃO DOS MOTORISTAS SOBRE A QUALIFICAÇÃO, EM FACE DAS NOVAS TECNOLOGIAS.

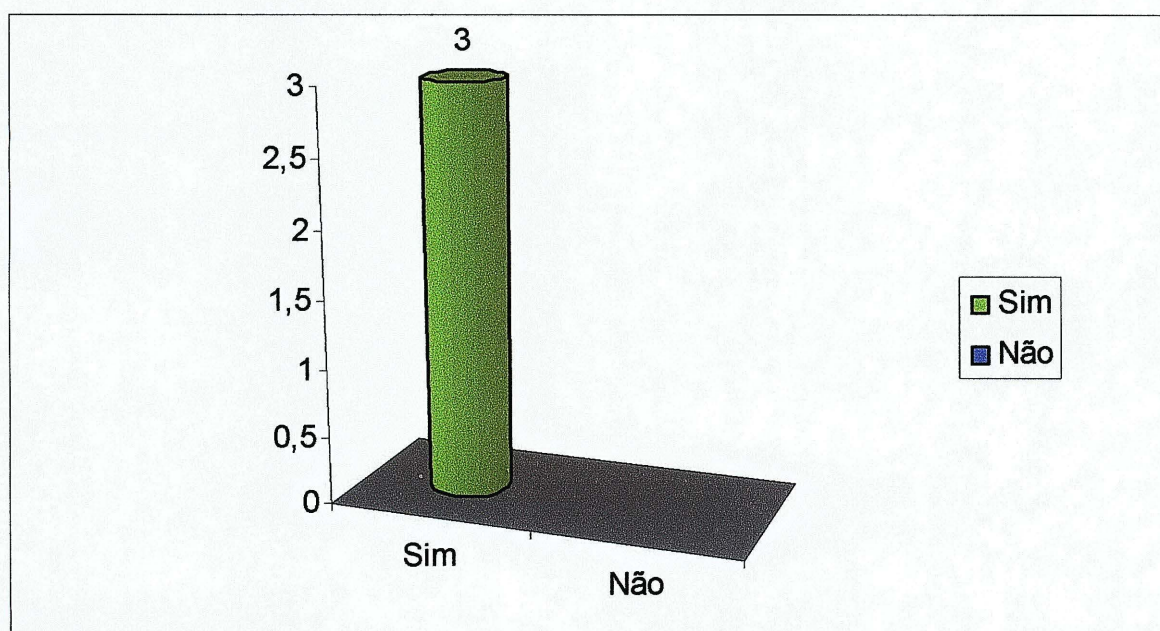


FONTE: Pesquisa de campo

O gráfico demonstra uma posição muito clara e precisa, quando feita a pergunta aos 45 motoristas de viaturas operacionais do Corpo de Bombeiros, quanto à importância da qualificação, voltada especialmente à sua atividade, em face das novas tecnologias. As respostas ficaram distribuídas assim: 39 que representam 87%, responderam que é muito importante e 6, que representam 13%, responderam que a qualificação específica do motorista de viatura de bombeiro, em face das novas tecnologias é importante. Não houve manifestação quanto a ser sem importância tal fato.

5.1.3 ANÁLISE DOS QUESTIONÁRIOS DIRIGIDOS AOS PILOTOS DE AERONAVES CIVIS E MILITARES.

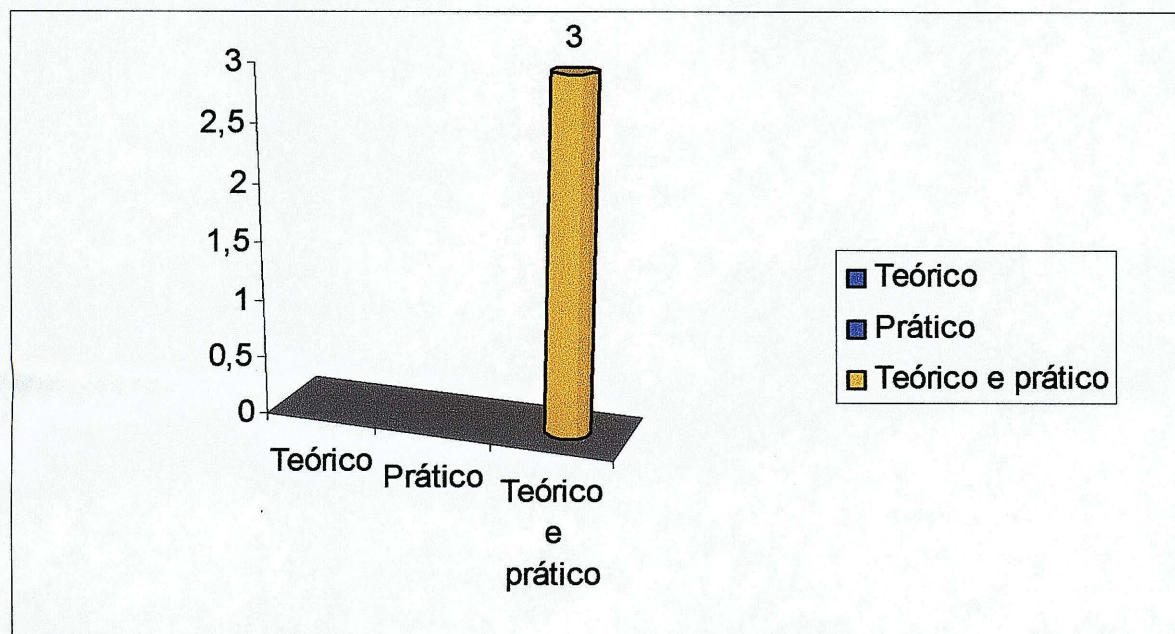
GRÁFICO 21 – EXIGÊNCIA DE ATUALIZAÇÃO PROFISSIONAL DOS PILOTOS DE HELICÓPTERO, SEGUNDO OS PROFISSIONAIS DA ÁREA (PILOTOS MILITARES).



FONTE: Pesquisa de campo

Buscou-se saber qual a exigência quanto à atualização profissional dos pilotos de aeronave, tanto civil quanto militar. Dos 3 pilotos, todos responderam que sim, é exigida a qualificação profissional do piloto após sua habilitação para pilotar uma aeronave.

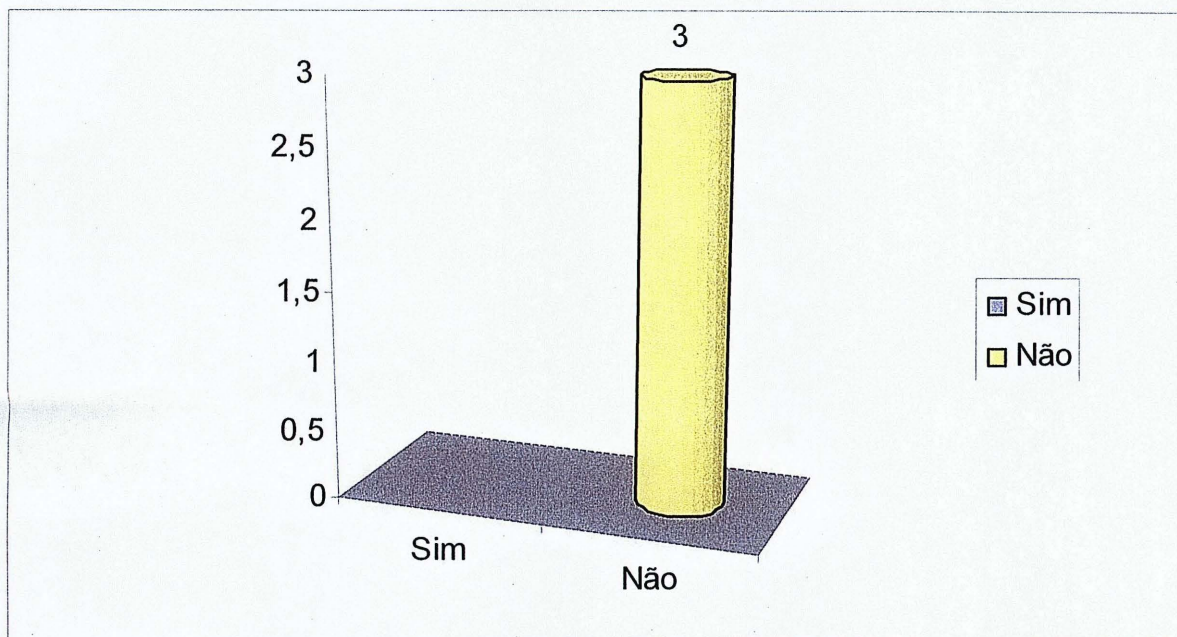
GRÁFICO 22 – TIPO DE CONHECIMENTO EXIGIDO NAS ATUALIZAÇÕES PROFISSIONAIS DOS PILOTOS DE HELICÓPTERO, SEGUNDO OS PROFISSIONAIS DA ÁREA (PILOTOS MILITARES).



FONTE: Pesquisa de campo

Buscou-se saber em qual tipo de conhecimento é realizada a atualização profissional dos pilotos de aeronave dos 3 pilotos, todos responderam que a atualização profissional dos pilotos é em nível teórico e prático.

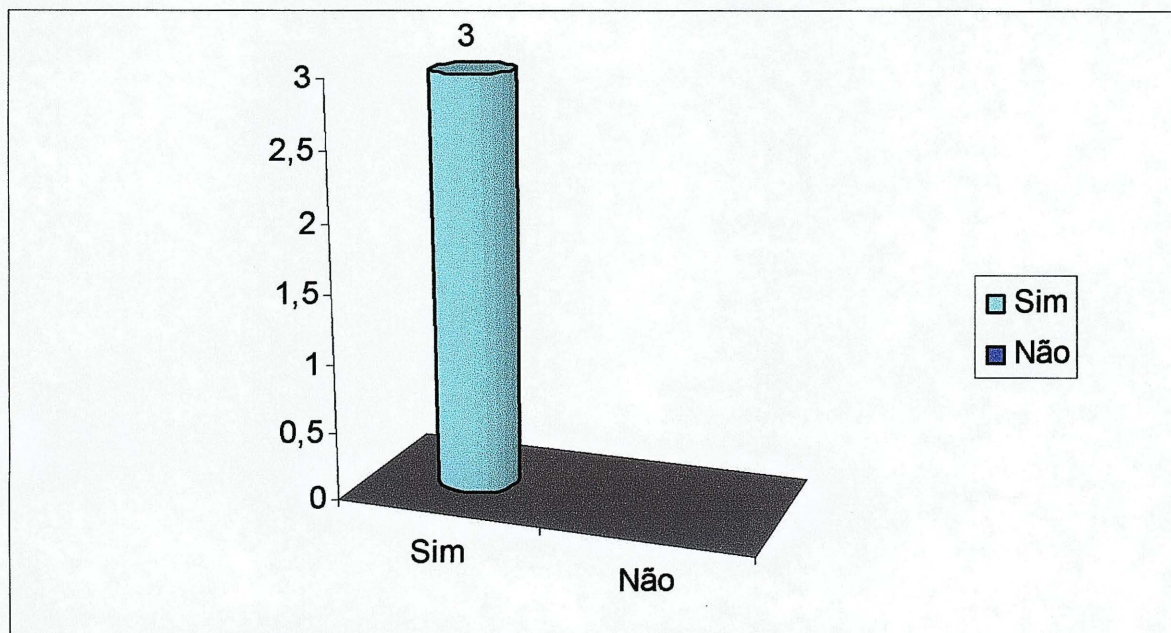
GRÁFICO 23 – INFORMAÇÃO DOS PROFISSIONAIS DA ÁREA (PILOTOS MILITARES) QUANTO AO TIPO DE AERONAVE QUE O CURSO DE PILOTO HABILITA.



FONTE: Pesquisa de campo

Buscou-se saber se o curso de piloto dá habilitação para pilotar qualquer tipo de aeronave, ou se para cada tipo deve-se fazer um curso específico dos 3 pilotos, todos responderam que o curso não habilita a operação de qualquer aeronave.

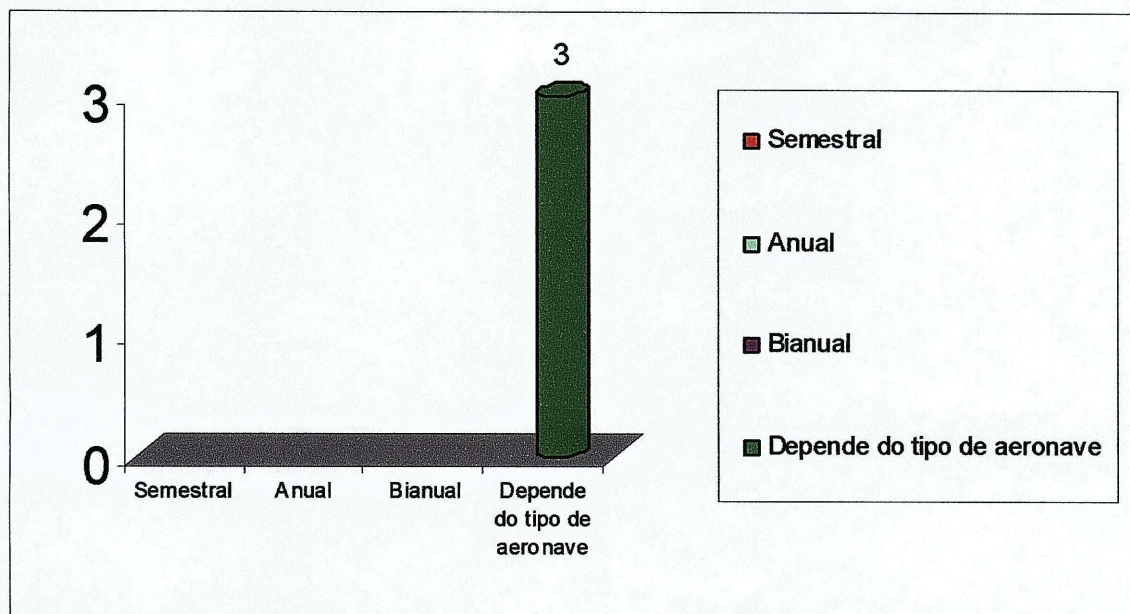
GRÁFICO 24 – NECESSIDADE DE REALIZAÇÃO DE EXAME DE SAÚDE PARA A OBTENÇÃO DE HABILITAÇÃO PARA PILOTAGEM, SEGUNDO OS PROFISSIONAIS DA ÁREA (PILOTOS MILITARES).



FONTE: Pesquisa de campo

Buscou-se saber se é necessária à realização de exame de saúde para a obtenção de habilitação para pilotagem, dos 3 pilotos que responderam ao questionário: todos afirmaram que sim.

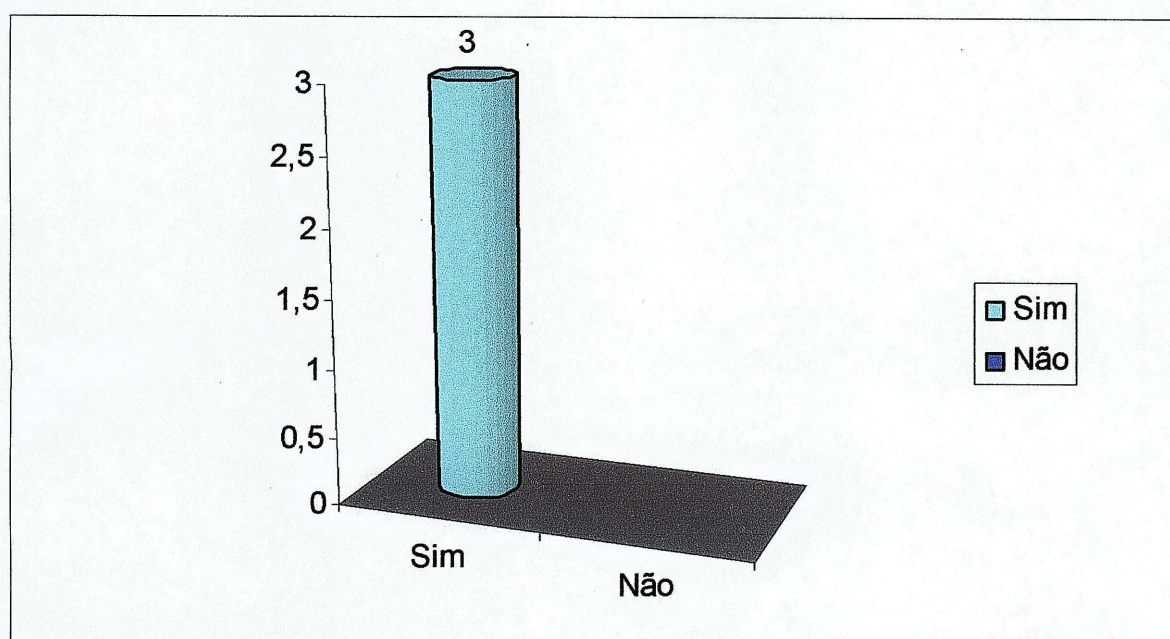
GRÁFICO 25 – PERIODICIDADE DA ATUALIZAÇÃO OU RENOVAÇÃO DOS EXAMES PARA HABILITAÇÃO PARA PILOTAGEM, SEGUNDO OS PROFISSIONAIS DA ÁREA (PILOTOS MILITARES).



FONTE: Pesquisa de campo

Buscou-se saber qual a periodicidade da renovação ou atualização dos exames para se continuar sendo credenciado a pilotar aeronaves dos 3 pilotos, todos responderam que a periodicidade depende da categoria e do tamanho da aeronave que está habilitado a pilotar. Em conversa informal com os questionados a periodicidade pode variar de bianuais para habilitação de piloto privado para pequenas aeronaves até semestrais para piloto comercial.

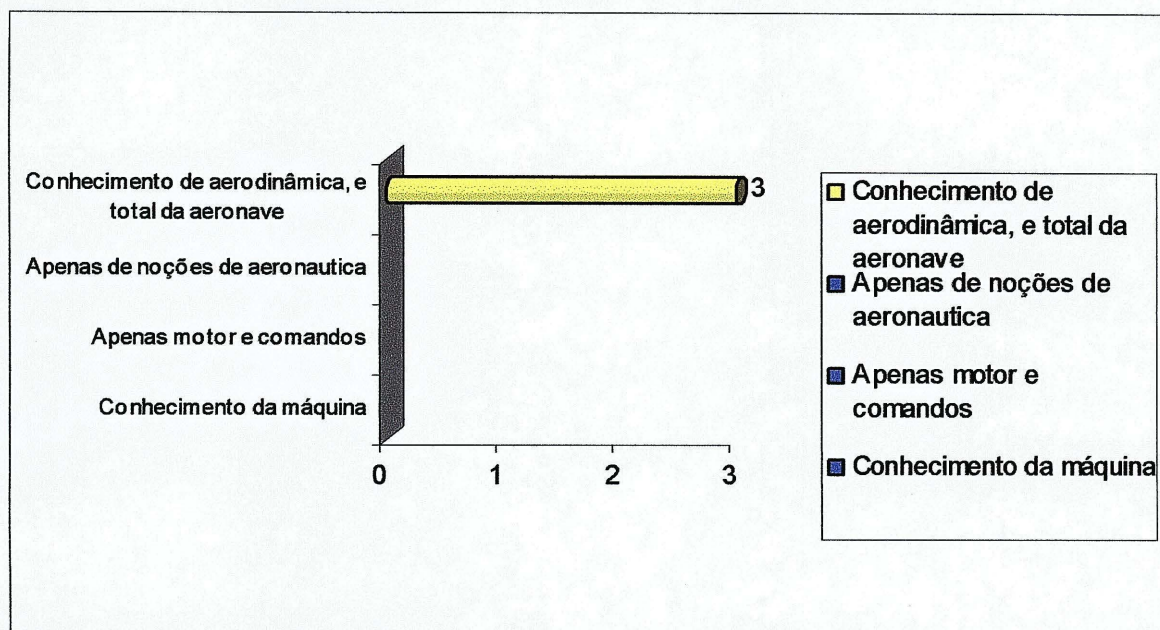
GRÁFICO 26 – INFORMAÇÃO DOS PROFISSIONAIS DA ÁREA (PILOTOS MILITARES) QUANTO À NECESSIDADE DE SE REALIZAR EXAME DE SAÚDE TAMBÉM PARA A RENOVAÇÃO DA HABILITAÇÃO PARA PILOTAGEM.



FONTE: Pesquisa de campo

Buscou-se saber se é necessário realizar exame de saúde também para a renovação da habilitação para pilotagem, dos 3 pilotos, todos responderam que, sim é exigido exame de saúde para a renovação da habilitação para pilotagem.

GRÁFICO 27 – TIPO DE CONHECIMENTO EXIGIDO DO PILOTO SOBRE A AERONAVE QUE ELE PILOTA SEGUNDO OS PROFISSIONAIS DA ÁREA (PILOTOS MILITARES).



FONTE: Pesquisa de campo

Buscou-se saber qual nível de conhecimento sobre o equipamento é exigido do piloto para que este possa obter sua habilitação para pilotagem, dos 3 pilotos, todos responderam que, além de conhecimentos de aerodinâmica são exigidos conhecimentos básicos da aeronave a ser pilotada e sua performance – “limitações”, conforme as indicações do fabricante.

6 CONCLUSÃO E SUGESTÕES

6.1 CONCLUSÃO

O Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Paraná, consciente de suas missões e das necessidades da sociedade paranaense, a quem deve servir, vem procurando de forma incessante o seu aperfeiçoamento, por meio de pesquisas, pela adoção de novas técnicas e pela aquisição de novos e modernos equipamentos. Toda esta preocupação, aliada ao aprimoramento técnico-profissional dos bombeiros-militares que constituem o seu efetivo, possibilitam resultados cada vez mais satisfatórios no atendimento às ocorrências que lhe são afetas.

Assim, buscou-se neste trabalho, demonstrar a necessidade de especializar de maneira correta o condutor de viaturas operacionais do Corpo de Bombeiros, como estratégia geral das operações de combate a incêndios e salvamentos, e que têm como objetivo a redução do número de acidentes e a redução nas ocorrências de baixa de equipamentos, resultando num atendimento mais eficaz das ocorrências e, por consequência, um melhor atendimento à comunidade.

Para tanto, faz-se necessário realizar treinamentos práticos mais efetivos, tanto de direção quanto de operação dos equipamentos das viaturas. Os treinamentos práticos devem envolver a parte técnica e tática do atendimento de uma ocorrência, observando sempre o aspecto da segurança; para os bombeiros, para as viaturas e equipamentos e para o público de forma geral.

devem envolver a parte técnica e tática do atendimento de uma ocorrência, observando sempre o aspecto da segurança; para os bombeiros, para as viaturas e equipamentos e para o público de forma geral.

No momento em que vivemos um processo de globalização, os conhecimentos atualmente disponíveis nos mais variados campos não devem ser privilégio exclusivo daqueles que comandam as ações. Ao contrário, devem ser estendidos a todos os

níveis hierárquicos, pois, como ficou evidenciado, por inúmeras vezes, um motorista necessita tomar uma decisão e agir sozinho. Neste momento é que seus conhecimentos profissionais se revestem da maior importância porque sua ação poderá estar determinando um rumo certo ou errado para o atendimento de uma dada situação.

É preciso saber também, dentre as ações de bombeiros, aquela que exige prioridade, e, portanto, deva ser executada em primeiro lugar. Lembrando que o salvamento de vidas deve prevalecer sobre todas as demais.

O estacionamento de viaturas em locais de sinistro, por exemplo, é um problema que envolve o uso adequado do espaço físico nas imediações da área de atendimento de uma ocorrência. E estes ficam cada vez menos disponíveis pelas condições do terreno para disposição das viaturas, linhas de mangueiras e outros equipamentos.

Nas posições de estacionamento é que cada viatura consegue alcançar sua maior efetividade se não forem ocupadas pelas viaturas certas, não o serão mais. Daí a importância do conhecimento das funções de cada viatura, das suas potencialidades, e dos locais onde elas serão mais bem empregadas. Tudo isso também deve ser de conhecimento do condutor de viatura operacional.

Após toda uma estratégia de atendimento ter sido estabelecida, com todas as viaturas, operando e fazendo parte de esquemas táticos, conectadas por mangueiras e “despidas” de seus equipamentos, fica difícil corrigir qualquer erro de posicionamento, sem que o atendimento da ocorrência, no geral, não sofra prejuízos.

Temos, ainda, todo o esquema de operação dos equipamentos acoplados às viaturas, o que é de inteira responsabilidade dos condutores destas. Seu emprego na ocorrência depende e muito da eficiência com que este condutor irá operar os equipamentos, colocando-os à disposição do comandante da operação, dentro das necessidades táticas do atendimento da ocorrência.

Vemos ainda que as baixas das viaturas seriam minimizadas pela operação correta desses equipamentos, aumentando sua vida útil e racionalizando os recursos de manutenção.

6.2 SUGESTÕES

Como parte da defesa de minha tese, e entendendo ter restado provada esta constatação pelas argumentações apresentadas neste trabalho, proponho alterações no CCVPM, inclusive na sua nomenclatura passando a denominar-se CCVBM (Curso de Condutor de Viatura Bombeiro Militar), aplicado técnica e taticamente aos integrantes do Corpo de Bombeiros.

As alterações que proponho são as seguintes:

- a) Inclusão do assunto “Estacionamento de Viaturas em Locais de Sinistro” como parte da relação de matérias a serem ministradas no curso;
- b) Aumento da carga horária de Técnicas Bombeiro Militar para 60 horas aula, para que possam ser realizados treinamentos práticos dos assuntos propostos;
- c) Inclusão de estágios de treinamento para condutores, a fim de que se forme uma mentalidade técnico-profissional em torno deste assunto;
- d) Inclusão da matéria de navegação em ambiente urbano, com estudo das características das diversas áreas de atendimento de ocorrências, e o registro dos dados em pré-planejamentos de incêndio e/ou salvamento, tais como: largura das ruas, tipo de pavimento, desnível do pavimento, afastamento das construções, interferências aéreas; árvores, fios de redes de distribuição elétrica, luminosos, postes, galerias subterrâneas e tudo que possa interferir no estacionamento das viaturas de bombeiros;
- e) Inclusão do profissional bombeiro-militar especializado. O intuito deste item é que o motorista seja autorizado a dirigir somente o tipo de viatura para o qual

apresenta-se especializado após a realização de um teste teórico e prático sobre as particularidades de performance e utilização desta viatura.

Como o CCVBM continuará sendo realizado em quatro meses, as aulas teóricas podem ser ministradas inicialmente em quatro semanas e o restante do tempo os alunos passariam por estágio prático como condutores auxiliares nas viaturas operacionais. Somente ao final deste estágio e após a realização de um teste teórico e prático é que os alunos poderiam formar-se e serem autorizados a conduzir as viaturas operacionais para as quais se habilitaram especificamente.

O CCVBM serviria como curso de base para a obtenção da autorização para a condução das viaturas operacionais. Como a intenção é especializar o condutor para cada tipo de viatura especificamente, a autorização será fornecida pelo Comandante Operacional de cada OBM, após a realização dos testes teóricos e práticos, aplicados por uma banca de Oficiais e Praças também habilitados.

Devido ao fortalecimento do Plano Anual de Instrução do Corpo de Bombeiros do Paraná (PAI), que prevê a aplicação de Teste de Aptidão Física a cada quatro meses a todo o efetivo do Corpo de Bombeiros, e exame de saúde periódico. A questão da avaliação de saúde e aptidão física para os motoristas para a continuidade do exercício da função fica condicionada a obtenção de conceito APTO nos testes retro- mencionados.

7 REFERÊNCIAS

BRASIL, ABNT. NBR 14096: Viaturas de Combate a Incêndio. Rio de Janeiro: 1998.

BRASIL, Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 05 de outubro de 1988 – 17^a ed. Atualizada e ampliada. São Paulo: Saraiva 1997.

BRASIL, Código Nacional de Trânsito – Lei 9.053 de 23 de Setembro de 1997.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. Pequeno Dicionário Brasileiro da língua portuguesa. 10^a edição. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira S.A. 1963.

PARANÁ, Constituição do Estado do. Promulgada em 05 de Outubro de 1.989. 1^a ed, p. 29.

PARANÁ, DETRAN, Manual de Direção Defensiva.

PARANÁ, Polícia Militar – Diretoria de Ensino. Plano do Curso de Condutor de Viatura Policial Militar.

PARANÁ, Polícia Militar. Diretoria de Apoio Logístico: Normas Administrativas Relativas à Instauração de Inquérito Técnico em Viaturas Sob a Responsabilidade da Polícia Militar do Paraná. Publicada no Boletim do Comando Geral nº 076 de 23 Abr 2001. Curitiba, PR.

PARANÁ. Decreto Estadual nº 4.751, de 28 de setembro de 2001. Disponível em: <<http://celepar7cta.pr.gov.br/SEEG/sumulas.nsf/fcc19094358873db03256efc00601833/2dfc9e8707e89d5203256e990064cc7b?OpenDocument>> Acesso em 09 jul. 2006.

PIRES, M.G. A Condução de Viaturas Operacionais e o Envolvimento nos Acidentes de Trânsito no Corpo de Bombeiros do Paraná nos Últimos Dois Anos 2004 e 2005. Curitiba: CAO, 2005, 54p.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ. Biblioteca Central. Normas para apresentação de trabalhos – 6. Ed. – Curitiba: Ed. da UFPR, 1996.

VITÓRIA, G. A Utilização do Helicóptero no Policiamento. Polícia Militar do Estado de São Paulo: S. Paulo, 1985, 53p.

ANEXOS

QUESTIONÁRIO DIRIGIDO AOS OFICIAIS DO CORPO DE BOMBEIROS

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DO PARANÁ DIRETORIA DE ENSINO ACADEMIA POLICIAL MILITAR DO GUATUPÊ

CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO SUPERIOR DE POLÍCIA

QUESTIONÁRIO

Caro Companheiro

O presente questionário tem como único intuito fornecer subsídios para pesquisa no Curso Superior de Polícia, ele é dirigido aos oficiais do Corpo de Bombeiros que atuam no serviço operacional. Solicito não identificá-lo e que o responda com a máxima franqueza. Obrigado.

1. Quando você desloca em uma viatura para atendimento de uma emergência, você observa se o motorista respeita as leis de trânsito?
 - a) Sempre
 - b) Quase sempre
 - c) Às vezes
 - d) Nunca
2. Com a extinção do quadro 2-8, na sua opinião, quais critérios de avaliação deveriam ser adotados para a escolha dos condutores de viatura operacional de bombeiro?
 - a) Tempo de serviço;
 - b) Ter a habilitação adequada para a categoria (CNH – D ou superior)
 - c) Ter o curso CCVPM
 - d) Ter CNH adequada, Curso CCVBM e ter treinamento aprofundado para o tipo de viatura que irá operar.
3. Por sua experiência, você tem observado se os motoristas são totalmente qualificados para operar os equipamentos da viatura sob a responsabilidade deles?
 - a) Todos
 - b) A maioria
 - c) Poucos

4. Para permanecer na atividade, seria importante o motorista de viatura operacional de bombeiro passar por exame de saúde periodicamente?
 - a) Sim
 - b) Não
5. Na sua opinião, o motorista de viatura operacional de bombeiro deve receber treinamento para:
 - a) Especializar-se em cada tipo viatura especificamente
 - b) Ter condições de operar qualquer tipo de viaturas
6. Na sua opinião, a que período deve ser realizada atualização profissional dos motoristas de viatura operacional de bombeiro:
 - a) Anualmente
 - b) A cada dois anos
 - c) Sempre que houver a aquisição de uma nova viatura com emprego especial
 - d) Sempre que surgir uma nova tecnologia aplicada em viatura de bombeiro
7. Você tem idéia do valor do patrimônio colocado sob a responsabilidade de um motorista de viatura operacional de bombeiro?
 - a) Sim
 - b) Não
8. Na sua opinião, atualmente, o motorista de viatura operacional de bombeiro deveria receber uma melhor qualificação quanto à condução e operação destes equipamentos?
 - a) Sim
 - b) Não
9. Você vê o curso de condutor de viatura policial militar hoje ministrado ao motorista do Corpo de Bombeiros como aplicável à sua finalidade?
 - a) Sim, totalmente
 - b) Precisa de reformulação para aplicação ao bombeiro-militar
 - c) Precisa ser totalmente reformulado
 - d) Não tenho conhecimento do currículo do curso
10. No seu ponto de vista, que importância tem a qualificação do motorista de viatura de bombeiro, voltada especificamente à sua atividade, face às novas tecnologias?
 - a) Muito importante
 - b) Importante
 - c) Sem importância

QUESTIONÁRIO DIRIGIDO AOS CONDUTORES DE VIATURAS OPERACIONAIS DO
CORPO DE BOMBEIROS

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DO PARANÁ
DIRETORIA DE ENSINO
ACADEMIA POLICIAL MILITAR DO GUATUPÊ

CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO SUPERIOR DE POLÍCIA

QUESTIONÁRIO

Caro Companheiro

O presente questionário tem como único intuito fornecer subsídios para pesquisa no Curso Superior de Polícia, ele é dirigido aos motoristas do Corpo de Bombeiros que atuam no serviço operacional. Solicito não identificá-lo e que o responda com a máxima franqueza. Obrigado.

1. Qual seu tempo de serviço como motorista de emergência?
 - a) Menos de 5 anos
 - b) De 5 a 10 anos
 - c) Mais de 10 anos
2. Qual foi o critério adotado para sua escolha como motorista de viatura operacional do Corpo de Bombeiros?
 - a) É do quadro 2-8
 - b) Fez o curso de condutor de viatura
 - c) Tem Carteira de habilitação para veículos de emergência e adquiriu experiência por seu próprio esforço, durante o tempo de serviço
 - d) outro
3. Você se julga qualificado a **operar** quais viaturas operacionais de bombeiro?
 - a) ABT e AR ou ABTR
 - b) AEM
 - c) APM
 - d) Caminhão Tanque (carreta)
 - e) Todas
4. Você se lembra de todos os procedimentos da manutenção de primeiro escalão da viatura?
 - a) Sim
 - b) Não

5. Você conhece todos os procedimentos da manutenção de primeiro escalão dos equipamentos acoplados à viatura sob sua responsabilidade de operação?
 - a) Sim
 - b) Não
6. Face às novas tecnologias empregadas nas viaturas operacionais de bombeiro, você se julga apto a operá-las, somente com a experiência que você tem?
 - a) Sim
 - b) Não
7. Você se julga apto a operar todos os componentes da viatura que estão sob sua responsabilidade?
 - a) Sim
 - b) Alguns
 - c) Não
8. Você tem idéia do valor do patrimônio que você tem sob sua responsabilidade?
 - a) Sim
 - b) Não
9. Você vê o curso de condutor de viatura policial militar hoje ministrado ao motorista do Corpo de Bombeiros como aplicável à sua finalidade?
 - a) Sim, totalmente
 - b) Precisa de reformulação para aplicação ao bombeiro-militar
 - c) Precisa ser totalmente reformulado
 - d) Não tenho conhecimento do currículo do curso
10. No seu ponto de vista, que importância tem a qualificação do motorista de viatura de bombeiro, voltada especificamente à sua atividade, face às novas tecnologias?
 - a) Muito importante
 - b) Importante
 - c) Sem importância

QUESTIONÁRIO DIRIGIDO AOS PILOTOS DE AERONAVE

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DO PARANÁ DIRETORIA DE ENSINO ACADEMIA POLICIAL MILITAR DO GUATUPÊ

CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO SUPERIOR DE POLÍCIA

QUESTIONÁRIO

Caro Companheiro

O presente questionário tem como único intuito fornecer subsídios para pesquisa no Curso Superior de Polícia, ele é dirigido aos pilotos de aeronaves civis ou militares. Solicito não identificá-lo e que o responda com a máxima franqueza. Obrigado.

1. Para pilotar uma aeronave o piloto faz um curso e após sua habilitação, precisa passar por atualizações?
 - a) Sim
 - b) Não
2. As atualizações são realizadas a que nível?
 - a) Teórico
 - b) Prático
 - c) Teórico e prático
3. O curso de piloto dá habilitação para pilotar qualquer tipo de aeronave?
 - a) Sim
 - b) Não
4. Dentre os exames necessários para a obtenção da habilitação para pilotagem é necessário também exame de saúde?
 - a) Sim
 - b) Não
5. Com que período de tempo são exigidas as atualizações, ou a renovação da habilitação?
 - a) Semestral
 - b) Anual
 - c) Bianual
 - d) Depende da categoria e tamanho da aeronave que está habilitado a pilotar

6. Para a obtenção da atualização da habilitação para pilotagem é também exigido exame de saúde?
- a) Sim
 - b) Não
7. Que nível de conhecimento da aeronave que se pilota é exigido do piloto?
- a) Completo
 - b) Apenas do motor e comandos
 - c) Apenas de noções de aeronáutica

§ 1º. Na condição de soldado de 2ª classe o Policial Militar não terá QPMP.

§ 2º. Na data da conclusão, com aproveitamento, do respectivo curso de formação, o soldado de 2ª Classe será, simultaneamente, promovido e enquadrado na QPMP 0, de acordo com a sua QPMG.

§ 3º. As promoções subseqüentes obedecerão ao prescrito na Lei de Promoções de Praças.

Art. 4º. As vagas para praças dar-se-ão no âmbito de cada Qualificação Policial Militar Particular, sendo que na QPMP 4 (Músico) as vagas serão por categoria de instrumento musical ou função.

Art. 5º. O ingresso na QPMP 4 (Músico) dar-se-á na graduação de Cabo, mediante concurso interno para o qual podem concorrer praças de qualquer QPMG, desde que atendam às normas estabelecidas pelo Comandante-Geral e demais requisitos constantes de edital próprio.

§ 1º. O acesso às graduações subseqüentes, também dar-se-á por concurso interno, para o qual concorrerão somente praças da QPMP, de graduação imediatamente inferior, cumpridas as normas ditadas pelo edital do concurso.

Art. 6º - Nos documentos oficiais da Polícia Militar em que sejam nominados os praças, é obrigatória a referência da respectivas QPMG e QPMP.

Art. 7º - As vagas remanescentes em decorrência das QPMP em extinção, serão transferidas, automaticamente, na mesma graduação, para a QPMP 0 (Combatente), observadas as respectivas QPMG, na medida em que os Policiais Militares forem promovidos à graduação imediata, até a completa extinção das especialidades.

Art. 8º. O efetivo de cada QPMP, distribuído pelas graduações, constam dos Anexos I e II (Praças por Qualificação Policial Militar Particular e Músico por Categoria de Instrumentos Musicais, respectivamente) integrantes deste Decreto.

Art. 9º. Caberá aos integrantes dos Quadros declarados em extinção o direito de opção de transferência para o Quadro de Combatente, dentro da QPMG correspondente, a qual deverá ser feita de forma expressa e por escrito.

§ 1º. Os integrantes dos Quadros em extinção que optarem pela transferência para o Quadro de Combatentes deverão realizar estágio de atualização, o qual será regulado por ato do Comandante-Geral da Polícia Militar do Paraná.

§ 2º. Na data de conclusão do estágio, com aproveitamento, o praça será classificado na QPMP 0 - Combatente, de acordo com a sua antiguidade relativa.

§ 3º. Fica estipulado o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da publicação do presente, para que os integrantes dos Quadros em extinção manifestem a sua opção de mudança para o Quadro de Combatentes.

Art. 10. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 11. Fica revogado o Decreto nº 3.860, de 05 de setembro de 1977 e demais disposições em contrário.

Curitiba, em 28 de setembro de 2001, 180º da Independência e 113º da República.

JAIME LERNER,
Governador do Estado

JOSÉ TAVARES DA SILVA NETO,
Secretário de Estado da Segurança Pública

JOSÉ CID CAMPÊLO FILHO,
Secretário de Estado do Governo

Disponível em:

<<http://celepar7cta.pr.gov.br/SEEG/sumulas.nsf/fcc19094358873db03256efc00601833/2dfc9e8707e89d5203256e990064cc7b?OpenDocument>>